Handlingsprogram
2025-2028



Versjon 5.11.2024

Bymiljøpakken



To syklister på Sykkelstamvegen. Foto: Tommy Ellingsen

Forord

Bymiljøpakken forplikter partene til å nå målet om nullvekst i personbiltransporten. Nullvekstmålet er «I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange.»

De to prosjektene som er vurdert til å bidra mest til nullvekstmålet i pakken er Bussveiens korridor 1 og Sykkelstamvegen. Begge skal stå ferdig i denne handlingsprogramperioden.

Handlingsprogrammet inneholder også flere planlagte investeringer i flere tiltak for gående, syklende og kollektivtrafikk.

Porteføljen i Bymiljøpakken skal også bidra til god framkommelighet for næringstransport. Tungbilprosjektet Transportkorridor Vest har delstrekk som både er ferdig og skal starte bygging i handlingsprogramperioden. E39-prosjektet Hove-Osli er også påbegynt og vil stå ferdig i perioden. Begge prosjektene vil i hovedsak bidra til bedre fremkommelighet for næringstransporten, men også sørge for bedre forhold for myke trafikanter.

Handlingsprogram 2025-2028 viser hvilke investeringer i regi av Bymiljøpakken som forventes i de kommende fire årene. Det er kun prosjektene som har investeringer i fireårsperioden som står omtalt i handlingsprogrammet.

Det skal investeres for 12,5 milliarder de neste fire årene. Det utgjør 30 prosent av totalporteføljen.

Prosjektene i Bymiljøpakken er finansiert av statlige midler, bompenger og kommunal- og fylkeskommunal MVA-refusjon. Første og andre året i handlingsprogrammet er å anse som årsbudsjetter for 2025 og 2026.



Flere naboer har opplevd oppgraderingene i Øvre Vågen som positive. Foto: Tore Espedal

Innhold

Forord 3

Bymiljøpakken 6

Organisering 7

Styring 8

Arealutvikling 10

Måloppnåelse 10

Økonomi 12

Portefølje 12

Gjenstående forpliktelser, fordelt på finansieringskilder 14

Bymiljøpakken – økonomiske rammebetingelser 18

Prosjektområder 24

Detaljert økonomisk oversikt: Programområdene 42

Sykkel 42

Gange 44

Trafikksikkerhet 46

Kollektiv 48

Vedlegg: Programområdeprosjekt 52

Programområde sykkel 52
Programområde gange 64
Programområde trafikksikkerhet 71
Programområde kollektiv 78

Bymiljøpakken

Gjennom byvekstavtaler samarbeider de tre forvaltningsnivåene stat, fylkeskommune og kommune om å nå det nasjonale målet om nullvekst i persontransport med personbil i byene.

Bymiljøpakken er samarbeidet om byvekstavtale for Nord-Jæren, som er inngått mellom Samferdselsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet, Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg kommuner og Rogaland fylkeskommune.



Byvekstavtalen for Nord-Jæren er inngått mellom Staten, ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet, og Nord-Jæren ved Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner for perioden 2019 til 2029. Bypakke Nord -Jæren (Prop. 47 S), som er gjelder for perioden 2017-2033, inngår i byvekstavtalen. Det er Samferdselsdepartementet ved Statens vegvesen som har det overordnede administrative ansvaret for byvekstavtalen på Nord – Jæren

Prosjekt og tiltak i byvekstavtalen skal bidra til å nå nullvekstmålet og samtidig bidra til et miljøvennlig, effektivt og trygt transportsystem, som sikrer mobilitet for innbyggere og næringsliv.

Byvekstavtaler sikrer mer helhetlig virkemiddelbruk, ettersom de omfatter statlige, fylkes-kommunale og kommunale tiltak både på areal- og transportområdet. Avtalen skal bidra til en framtidsrettet utvikling av Nord-Jæren.

Organisering

Styringsgruppen

Styringsgruppen i Bymiljøpakken ledes av Statens vegvesen og består av fylkesordføreren i Rogaland fylkeskommune og ordførerne fra de fire kommunene. Staten skal også være representert ved Jernbanedirektoratet og Statsforvaltaren. Sekretariatets leder deltar som sekretær. Styringsgruppens hovedoppgave er å utarbeide forslag til handlingsprogram og årlige prioriteringer av prosjekt og tiltak.

Politisk styringsgruppe

Politisk styringsgruppe er styringsorganet som trer sammen for å behandle Byvekstavtalens fireårige handlingsprogram og årlige budsjetter. Politisk styringsgruppe består av de lokale partene og statssekretærene i Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriksdepartementet.

Administrativ koordineringsgruppe

Administrativ koordineringsgruppe (k-gruppen) består av den administrative lederen fra hver av partene i avtalen, samt lederstøtte for disse faste medlemmene. K-gruppen skal drøfte saker og bidra i det saksforberedende arbeidet. Drøftingene i k-gruppen skal etablere et grunnlag for at sekretariatet kan lage gode innstillinger til styringsgruppen.

Sekretariatet

Sekretariatet for Bymiljøpakken skal tilrettelegge for at styringsgruppen for Bymiljøpakken har en totaloversikt over økonomisk status og framdrift slik at de kan drive ansvarlig porteføljestyring av byvekstavtalen. Hver prosjekteier er imidlertid ansvarlig for den løpende kostnadsstyringen av det enkelte prosjekt. I tillegg står det: «Sekretariatet skal sørge for at det etableres gode rutiner for økonomirapportering, slik at avvik fanges opp og nødvendige justeringer kan gjøres på et tidlig tidspunkt.» Sekretariatet er nøytral og uavhengig.

Faggrupper

Bymiljøpakken har fem faggrupper: kollektiv, gange, sykkel, trafikksikkerhet og kommunikasjon. Faggruppenes viktigste oppgave er å bidra aktivt til måloppnåelse i Bymiljøpakken. Dette gjøres gjennom faglige vurderinger og samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene, vurdering og prioritering av prosjekt i programområdene og kommunikasjon av Bymiljøpakkens prosjekter og resultater.

Styring

Bymiljøpakken styrer byvekstavtalen for Nord-Jæren gjennom fireårige handlingsprogram som viser planlagt aktivitet og investeringsplaner for prosjekt og tiltak i kommende periode. Ved rullering av handlingsprogrammet skal mål- og resultatstyring vektlegges.

Styringsgruppen sender Handlingsprogrammet på lokalpolitisk tilslutning i henhold til gjeldende byvekstavtale og føringer gitt i nasjonal transportplan. Finansiering av prosjekt og tiltak i byvekstavtalen for Nord-Jæren er knyttet til årlige vedtak i statsbudsjettet.

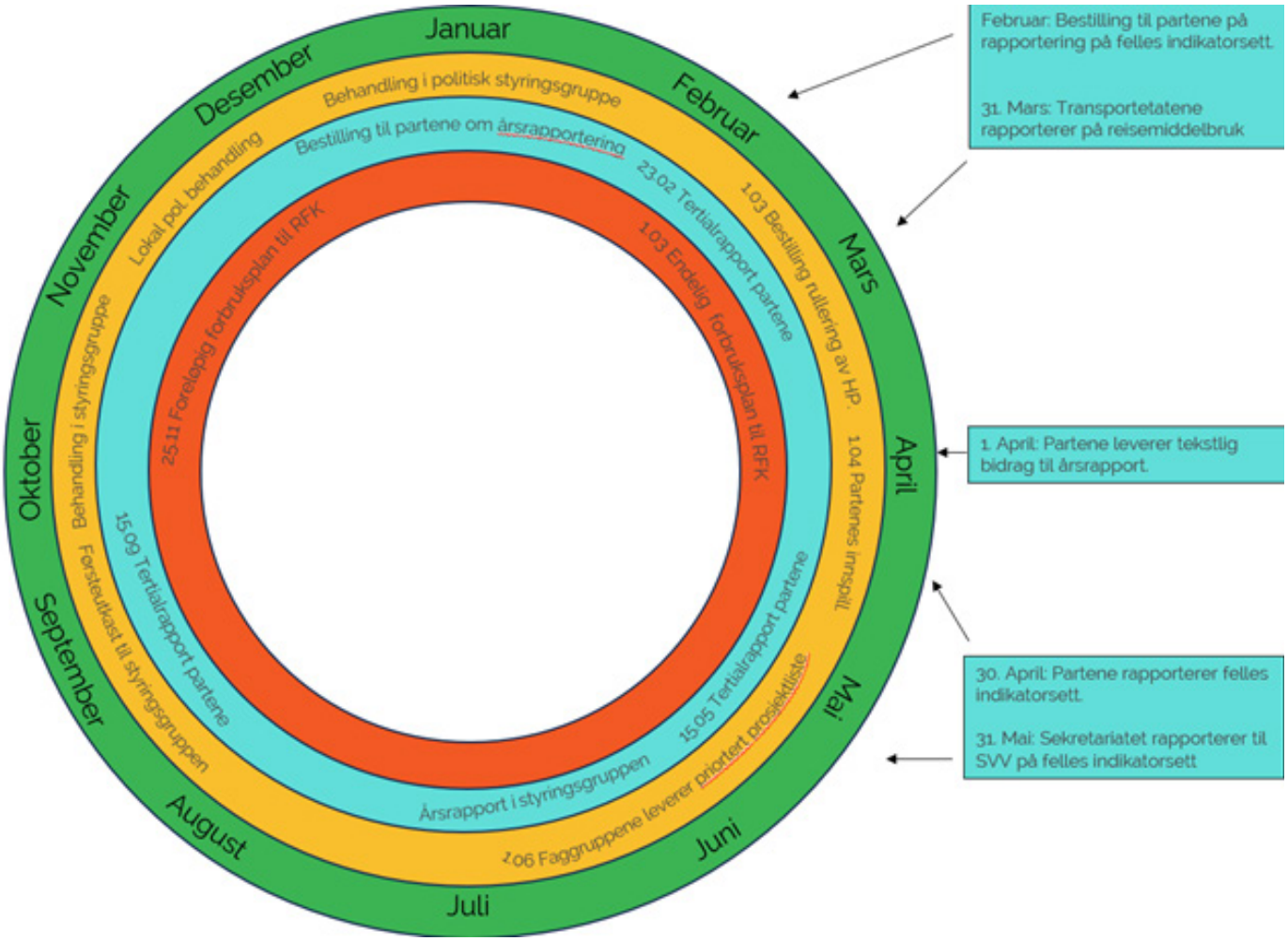
Gjennomføring av prosjektene i byvekstavtalen for Nord-Jæren prioriteres gjennom porteføljestyring, etter styringsmodell fra Prop. 47 S (2016-2017). Dette innebærer at Styringsgruppen prioriterer prosjekter på grunnlag av en helhetlig vurdering basert på måloppfyllelse i henhold til nullvekstmålet, finansiering og samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Sekretariatet i Bymiljøpakken har fått delegert fullmakt til å foreta beslutninger i visse saker:

- Gi klarsignal for deltagelse i prosjektsamarbeid og utredninger innenfor rammene av vedtatt handlingsprogram
- Godkjenne utvidelse av styringsmål, eller forplikte Bymiljøpakken på andre måter, når medlemmene i administrativ koordineringsgruppe har gitt sitt samtykke. Denne fullmakten gjelder kun når økonomiske avvik fra vedtatt portefølje er mindre enn **to millioner kroner** totalt mellom to styringsgruppemøter. Etter at styringsgruppen har behandlet administrative endringer, nullstilles rammen, og fullmakten gjelder for nye to millioner kroner fram mot neste styringsgruppemøte igjen.



To damer på perrongen etter en togtur. Foto: Elisabeth Tønnessen



Årlig beslutningsprosess

Handlingsprogrammet rulleres årlig og omtaler spesielt de prosjektene som prioriteres i kommende fireårsperiode.

Avtalepartene leverer oppdaterte investeringsplaner i løpet av våren. Styringsgruppen drøfter forslag til handlingsprogram i perioden september-oktober. Etter behandling i Styringsgruppen sendes handlingsprogrammet til lokalpolitisk tilslutning. Handlingsprogrammet for neste planperiode er først endelig og gjeldende etter at det er behandlet i politisk styringsgruppe.

Arealutvikling

Byvekstavtalen skal bidra til attraktive by- og tettstedssentre og en mer effektiv arealbruk i avtaleområdet. **Statsforvalteren, på vegne av Kommunal- og distriktsdepartementet, har hovedansvaret fra statens side for oppfølgingen av arealdelen i byvekstavtalen.**

Det er avgjørende at regionen lykkes med en arealutvikling som bygger opp om prosjektene i Bymiljøpakken. Gjennom byvekstavtalen forplikter kommunene seg til å planlegge i tråd med mål og strategier i Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke, samt målene for byvekstavtalen.

I avtaleområdet legger regionalplanen til grunn et arealeffektivt utbyggingsmønster basert på prinsippene om kollektivbasert utvikling med et transportsystem som skal være effektivt, miljøvennlig, tilgjengelig for alle og med lavest mulig behov for biltransport. Planen fastlegger en regional struktur med prioriterte områder som skal ta hovedtyngden av veksten i boliger og arbeidsplasser. Utviklingen av de prioriterte stedene skal fokusere på kvalitet og attraktive by- og tettstedssentre og knutepunkter. En vesentlig andel av boligbyggingen og tilveksten i arbeidsplassintensive virksomheter skal skje gjennom fortetting og transformasjon i områder som bidrar til måloppnåelse.

Partene har utviklet og tatt i bruk måleindikatorer for arealutvikling for å synliggjøre arealdisponeringer i henhold til beskrivelsen i byvekstavtalen. Det rapporteres på indikator for arealbruk annethvert år, neste gang for 2025. Indikatoren brukes ikke for å måle måloppnåelsen av avtalen, men kan gi et bilde av i hvilken grad virkemidler innenfor arealbruk tas i bruk. Dette kan være særlig viktig å følge opp, dersom indikatorene for trafikkutvikling viser dårlig måloppfyllelse. I tillegg er det laget en liste over aktuelle virkemidler på arealbruk for å sikre måloppnåelse i vedlegg 6 til Byvekstavtalen.

Måloppnåelse

Byvekstavtalen forplikter partene i avtaleområdet til å nå målet om nullvekst i personbiltransporten:

> «I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange.»

Porteføljen til Bymiljøpakken er lagt opp til at prosjektene skal være med å bidra til at flere kan bytte ut bilreiser med mer miljøvennlig transport. Det skjer mye i porteføljen i kommende handlingsprogramperiode som påvirker måloppnåelsen i pakken.

Både Bussveiens korridor 1, mellom Sandnes og Stavanger, og Sykkelstamvegen er prosjekter som skal åpnes i handlingsprogramperioden. Disse to prosjektene er vurdert til å bidra mest til nullvekstmålet i porteføljen. Åpning av bussveien korridor 1 med endring av rutestruktur og med nye større busser på bussveien, vil gi innbyggerne på Nord-Jæren et kollektivsystem som er mer effektivt, pålitelig og med bedre komfort på de aktuelle bussveistrekningene. Dette forventes å bidra til at flere velger å reise kollektivt fremfor å kjøre bil.

For å få realisert den høye måloppnåelsen som er tiltenkt med bussveien og med utvidelsen til seks tog i timen mellom Stavanger og Sandnes (Effektpakke 17 i Nasjonal transportplan), er det helt avgjørende at partene prioriterer ressurser til å få på plass gode og helhetlige planløsninger for disse prosjektene inn mot Stavanger sentrum og på og omkring Stavanger stasjon. En økning fra dagens 15 min. frekvens til framtidig til 10. minutters frekvens krever en utvidelse av Stavanger stasjon og også større tiltak på

Skeiane stasjon. Med utgangspunkt i gjeldende NTP, vil en ferdigstilling av Stavanger stasjon og gjennomføring av E17 skje etter 2036. Det er problematisk med tanke på fremdrift og måloppnåelse for kollektivsatsingen i Bymiljøpakken.

Med åpning av siste delstrekning av Sykkelstamvegen fra Schankeholen til Sørmarka får regionen en høyverdig sykkeltilrettelegging fra de to største kommunene til Forus som har regionens største konsentrasjon av arbeidsplasser. Mange benytter allerede Sykkelstamvegen, og det er forventet at enda flere vil velger å sykle når prosjektet står ferdig i sin helhet.

Den nye kollektivtrasèen med tilhørende sykkeltrasé, fra Jåttå til Ullandhaug, skal sluttføres i handlingsprogramperioden. Også dette er et prosjekt med høy måloppnåelse. Prosjektet bidrar til å etablere gode koblinger for kollektivreisende og syklister mellom Jærbanen og bussveien i Jåttåvågen og det nye sykehuset og universitetet på Ullandhaug.

I handlingsprogrammet er det en rekke mindre tiltak for gående, syklende og kollektivtrafikk, inkludert de store programområdeprosjektene Dusavikveien og Oalsgata som er under pågående planlegging og utbygging. Disse prosjektene er høyt prioritert i porteføljen og vil bidra til nullvekstmålet ved å tilrettelegge for å flytte veksten i persontransport fra bil til sykkel, gange og kollektiv.

Portefølje

*	Prosjekt	Styringsmål	Påløpt**	Gjenstående	Faste kr***
	TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	195	189	6	234
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakken	783	783	-	883
	Drift sekretariat	146	22	125	155
0	Bomstasjoner 38 STK	88	88	-	159
1	Drift Kollektiv	3 873	1 452	2 421	4 381
	Drift Kollektiv	1 962	615	1 347	-
	Økt rutefrekvens	938	228	710	-
	Reduserte billettpriser	521	157	364	-
2	Sykkelstamvegen	2 099	1 033	1 066	2 287
3	Bussveien Korridor 1-4	13 406	3 052	10 354	13 855
	Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien	7 577	2 989	4 588	8 005
	Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.- Sundekrossen- Bussvei/kollektivakse)	2 896	34	2 862	2 906
	Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)	2 419	10	2 409	2 422
	Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/ Gravarsveien - Vatnekrossen)	134	16	118	140
	Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)	381	4	377	382
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	516	269	247	538
5	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	838	411	427	863
6	Programområde sykkel	842	239	603	883
7	Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	839	287	553	883
7(1)	Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	630	191	439	651
7(2)	Rv. 44 krysstiltak Stangeland	100	-	100	100
7(3)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	320	5	315	321
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 850	110	1 741	1 874
8(1)	Sandnes- og Skeiane stasjon	185	38	147	185
9	TKV rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	297	24	273	305
10	TKV fv. 409	488	18	470	494
11	E39 Hove-Ålgård	-	-	-	-
11(2)	Kryss E39 Bråstein	93	-	93	93
11(3)	E39 Hove Osli	729	122	607	735
12	E39 Smiene – Harestad	4 143	-	4 143	4 143
12(2)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	525	-	525	525
13	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	960	18	942	963
14	Planlegging Sandnes øst	51	-	51	54
15	Figgjo-Ålgård	3 095	-	3 095	3 095
16	Osli-Figgjo	4 145	-	4 145	4 145
	Sum kostnader	**41 237**	**8 349**	**32 888**	**43 033**

*Prioritering

** Per 31.12.2023 (løpende kroner)

*** Porteføljen i faste kroner (mill. 2024-kr.). For statlig rapportering.

Inntekter - mill. kr	Totalt	Benyttet*	Gjenstående
Bompenger netto	17 990	3 057	14 933
Post 30 statlig bidrag E39 Ålgård-Hove	2 228	0	2 228
Post 30 statlig bidrag E39 Smiene- Harestad	1 992	0	1 992
Post 63 Statlig bidrag Bussveien	7 043	1 372	5 671
Post 30 Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	3 095	1 212	1 883
Post 66 Belønningsmidler	2 889	1 221	1 668
Post 66 Reduserte bompenger	927	349	578
Post 66 Bedre kollektivtilbud	938	228	710
Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	560	196	364
Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	559	211	348
Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling	257	38	219
Mva.	2 938	663	2 274
Alternativ finansiering	92	0	92
Sum inntekter	**41 508**	**8 548**	**32 960**

*Benyttet per 31.12.2023



Gjenstående forpliktelser, fordelt på finansieringskilder

De to følgende tabellene viser porteføljens gjenstående forpliktelser, fordelt på finansieringskilder. Første tabell viser prosjekter som er påbegynt. Neste side viser gjenstående forpliktelser i prosjekter som ikke er påbegynt.

					Finansieringskilde			
	Påbegynte prosjekter	**Styringsmål mill.**	**Påløpt per 31.12.2023**	**Gjenstående forpliktelse (2024-kr)**	**Bompenger ink gevinst salg av Flyt**	**Post 30 Statlig bidrag E39 Ålgård-Hove**	**Post 30 statlig bidrag E39 Smiene-Harestad**	**Po St bi Bu**
	TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	**195**	**189**	**6**	6			
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakken	**783**	**783**	**-**	-			
	Drift sekretariat	**146**	**22**	**125**	84			
0	Bomstasjoner 38 STK	**88**	**88**	**-**	-			
1	Drift Kollektiv	**3 873**	**1 452**	**2 421**	0	-	-	
	Drift Kollektiv	**1 962**	**615**	**1 347**	0			
	Økt rutefrekvens	**938**	**228**	**710**	- 0			
	Reduserte billettpriser	**521**	**157**	**364**	0			
2	Sykkelstamvegen	**2 099**	**1 033**	**1 066**	0			
	Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien	**7 577**	**2 989**	**4 588**	835			
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	**516**	**269**	**247**	-			
5	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	**838**	**411**	**427**	427			
6	Programområde sykkel	**733**	**239**	**494**	405			
7	Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	**772**	**287**	**485**	398			
7(1)	Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	**630**	**191**	**439**	89			
7(2)	Rv. 44 krysstiltak Stangeland	**100**	**-**	**100**	84			
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	**1 483**	110	**1 373**	1 126			
8(1)	Sandnes- og Skeiane stasjon	**185**	**38**	**147**				
11(3)	E39 Hove Osli	**729**	**122**	**607**	291	315		
	Sum kostnader	**20 747**	**8 221**	**12 526**	**3 745**	**315**	**0**	

ost 63 atlig drag ussveien	Post 30 Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	Post 66 Belønnings-midler	Post 66 Reduserte bompenger	Post 66 Bedre kollektivtilbud	Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	Post 73 Stasjons- og knutepunkt-utvikling	mva	Alternativ finansiering
									41
-	-	1 347	-	710	364	-	-	-	-
		1 347							
				710					
					364				
	1 066								
2 123		321	239			291		780	
	208							40	
								89	
								87	
	280							70	
								16	
								247	
							147		
2 123	**1 554**	**1 668**	**239**	**710**	**364**	**291**	**147**	**1 329**	**41**

					Finansieringskilde			
	Prosjekter uten oppstartsbevilgning	**Styringsmål mill.**	**Påløpt per 31.12.2023**	**Gjenstående forpliktelse (2024-kr)**	**Bompenger ink gevinst salg av Flyt**	**Post 30 Statlig bidrag E39 Ålgård-Hove**	**Post 30 statlig bidrag E39 Smiene-Harestad**	**Pos Sta bid Bu**
	Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.-Sundekrossen- Bussvei/kollektivakse)	**2 896**	**34**	**2 862**	727			
	Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)	**2 419**	**10**	**2 409**	335			
	Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/ Gravarsveien - Vatnekrossen)	**134**	**16**	**118**	45			
	Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)	**381**	**4**	**377**	143			
6	Programområde sykkel	**109**	-	**109**	89			
7	Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	**68**	-	**68**	56			
7(3)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts*	**320**	**5**	**315**	47			
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	**367**	-	**367**	190			
9	TKV rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	**297**	**24**	**273**	273			
10	TKV fv. 409	**488**	**18**	**470**	395			
11	E39 Hove-Ålgård	**-**	**-**	**-**	-			
11(2)	Kryss E39 Bråstein	**93**	**-**	**93**	93			
12	E39 Smiene – Harestad	**4 143**	**-**	**4 143**	2 151		1 992	
12(2)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	**525**	**-**	**525**	525			
13	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	**960**	**18**	**942**	791			
14	Planlegging Sandnes øst	**51**	**-**	**51**	0			
15	Figgjo-Ålgård	**3 095**	**-**	**3 095**	1 755	1 340		
16	Osli-Figgjo	**4 145**	**-**	**4 145**	3 572	573		
	Sum kostnader	**20 490**	**128**	**20 362**	**11 187**	**1 913**	**1 992**	
	Sum total	**41 237**	**8 350**	**32 888**	**14 932**	**2 228**	**1 992**	

* Finansieringskilde forutsetter oppstartsbevilgning i statsbudsjettet

	Total gjenstående kostnader per finansieringskilde				**14 932**	**2 228**	**1 992**	
	Total gjenstående inntekter per finansieringskilde				**14 933**	**2 228**	**1 992**	
	Avvik per finansieringskilde				**1**	**0**	**0**	

st 63 atlig drag ssveien	Post 30 Mindre investerings-tiltak	Post 66 Belønnings-midler	Post 66 Reduserte bompenger	Post 66 Bedre kollektivtilbud	Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	Post 73 Stasjons- og knutepunkt-utvikling	mva	Alternativ finansiering
1 553			96			-		487	
1 773			243			58			
53								20	
169								64	
								20	
								12	
	218							50	
	111							66	
								75	
								151	
									51
3 548	**329**	**0**	**339**	**0**	**0**	**58**	**0**	**945**	**51**
5 671	**1 883**	**1 668**	**578**	**710**	**364**	**349**	**147**	**2 274**	**92**

5 671	**1 883**	**1 668**	**578**	**710**	**364**	**348**	**147**	**2 274**	**92**
5 671	**1 883**	**1 668**	**578**	**710**	**364**	**348**	**219**	**2 274**	**92**
0	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**72**	**0**	**0**

Bymiljøpakken – økonomiske rammebetingelser

Første og andre året i handlingsprogrammets økonomiske oversikter er å anse som årsbudsjetter i Bymiljøpakken i henholdsvis 2025 og 2026. For programområdeprosjekter som er i planfase i 2025 og som går over i byggefase i 2026, vil tildeling av midler til bygging være avhengig av vedtatt reguleringsplan 1. september 2025.

Andre år i Bymiljøpakkens handlingsprogram er grunnlaget for innspill til statsbudsjettet for 2026. Øvrige år viser bindinger og veiledende rammer for aktivitet i planperioden.

Bymiljøpakkens handlingsprogram er grunnlag for Statens vegvesens innspill til statsbudsjettet. Samferdselsdepartementet fremmer forslag til bruk av statlige midler og bompenger påfølgende år. Regjeringens forslag til statsbudsjett (Prop.1 S) legges fram i oktober med etterfølgende behandling i Stortinget.

- Rogaland fylkeskommune og de fire kommunene i Bymiljøpakken vedtar bruk av midler til tiltak de har ansvaret for, i forbindelse med behandling av sine budsjett og økonomiplaner før årsskiftet.
- I sum gir dette grunnlag for prosjekteiernes årlige budsjetter.

Midlene til Bymiljøpakken kommer fra følgende finansieringskilder:

- Kap. 1320 Post 30 Riksveiinvesteringer. *Gang, sykkel- og kollektivtiltak*
- Kap. 1320 Post 30 Riksveiinvesteringer
- Kap. 1332 Post 63 Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekt
- Kap. 1332 Post 66 Tilskudd til byområder
- Kap. 1352 Post 73 Stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbanen
- Bompengeinntekter
- Statlig mva.-refusjon

Statlige midler

Tildeling av statlige midler til Byvekstavtalen for Nord-Jæren er knyttet til årlige vedtak i statsbudsjettet

I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2023 er statens bidrag til nåværende og fremtidige store kollektivprosjekter under bygging økt fra 50 til 54 prosent over kap. 1332 post 63. I tillegg kommer det statlige tilskuddet som utbetales på kap. 1332 post 66. Fra 2023 vil Bussveien dermed få økt sitt årlige statlige bidrag til 70 prosent.

Bompenger

I sak 21/2024 Inntektsforutsetninger vedtok styringsgruppen at administrasjonen arbeider videre med revisjon av ordningen knyttet til innkreving av bompenger, og ser på muligheten for å endre Stortingsproposisjonens hjemmel til å kreve inn bompenger utover 15 år slik at prosjektporteføljen i Bymiljøpakken kan realiseres. Endring i hjemmel for innkrevingsperioden vil med dagens forutsetninger og prosjektkostnader generere bompengeinntekter til å kunne realisere hele porteføljen. Det er dermed, i Handlingsprogram 2025-2028, lagt til grunn innkreving av bompenger til og med 2038.

Ettersom bompengeinntektene anslås for perioden frem til 2038, er det heftet usikkerhet ved beregningene. Det er flere variabler som spiller inn, der trafikkmengde og miksen av kjøretøygrupper er to faktorer som er av avgjørende betydning. Endring i forholdet mellom ulike kjøretøygrupper påvirker gjennomsnittsinntekten per passering.

Det har de senere årene vært en tendens til at ÅDT (årsdøgntrafikk) gjennom bompengeringen har vært lavere enn de 210.000 som har vært forutsatt. Inntektene i Bymiljøpakken har så langt ikke vært lavere grunnet høye finansinntekter. Fremover vil finansinntektene bli lavere grunnet høyt investeringstempo. Det er i samråd med Ferde og Rogaland fylkeskommune lagt til grunn ÅDT på 200 000 fra 2024 i fremtidig beregning av bompengeinntekter.

Styringsgruppen vedtok i sak 8/22 at en gjennomsnittstakst på 12,8 2022-kroner skal opprettholdes. Styringsgruppen understreket at de med dette ikke har gitt sin tilslutning til å justere takstene ut over konsumprisindeks (KPI).

Styringsgruppen i Bymiljøpakken vil få sak knyttet til takstjustering ut over KPI om dette blir aktuelt.

Tiltaksområder

Totalt for perioden fram til 2033 skal det investeres i tiltak som skal bidra til at avtaleområdet oppnår nullvekst i personbiltrafikken. Tiltakene er fordelt på følgende områder:

- Kollektiv
- Gange, sykkel og trafikksikkerhet
- Kollektivknutepunkt
- Veg

Styringsgruppen har en ambisjon om at fordelingen i pakken skal være omtrent 70 prosent til kollektiv, sykkel, gange og trafikksikkerhet og cirka 30 prosent til veg. I Handlingsprogram 2025-2028 skal det investeres for 12,5 milliarder kroner. Av dette utgjør 82 prosent investering knyttet til sykkel, gåing, trafikksikkerhet og kollektiv og 18 prosent er investering i vei.

Kostnadskontroll

Styringsgruppen påpeker at det til enhver tid må arbeides med effektiviseringer og/ eller mulige standardreduksjoner som kan effektueres i prosjekter, uten at dette går ut over formålet med prosjektet.

Låneopptak

Det er mulig å ta opp lån som nedbetales med bompenger. Rogaland fylkeskommune stiller garanti for lån i Bymiljøpakken. Låneopptak skal ikke benyttes som et virkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestyringen. I forbindelse med revisjon av bompengeopplegget er det bedt om økt låneramme.

Prosjekter i Handlingsprogram 2025-2028

Investeringsplanen viser en fullstendig oversikt over utgiftene i perioden. Detaljert oversikt for utgiftene i programområdene finnes senere i dokumentet. Styringsmål er øvre kostnadsramme for prosjektene i Bymiljøpakkens portefølje. Prosjektene har ikke mandat til å gå ut over styringsmål (ref. Styringssystem for Bymiljøpakken).



Åpen dag i karusellkrysset på Bussvegen. Foto: Are Hauge Braaten, Bymiljøpakken

	Prosjekt	Styringsmål mill.	2025	2026	2027	2028
	TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	195				
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakken	783				
	Drift sekretariat	146	9	9	9	9
0	Bomstasjoner 38 STK	88				
1	Drift Kollektiv	3 873	458	462	366	366
	Drift Kollektiv	1 962	221	221	221	221
	Økt rutefrekvens	938	179	183	87	87
	Reduserte billettpriser	521	58	58	58	58
2	Sykkelstamvegen	2 099	300	300	165	
3	Bussveien Korridor 1-4	13 406	1 245	1 030	1 719	1 375
	Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien	7 577	1 066	613	670	239
	Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.-Sundekrossen- Bussvei/kollektivakse)	2 896	141	138	602	700
	Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)	2 419	31	221	317	251
	Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)	134	3	3	57	55
	Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)	381	4	55	73	130
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	516	45	28		
5	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	838	115	94		
6	Programområde sykkel	842	120	89	70	60
7	Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	839	185	114	46	5
7(1)	Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	630	162	70	69	90
7(2)	Rv. 44 krysstiltak Stangeland	100	36	47	9	8
7(3)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	320	50	90	95	37
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 850	132	229	200	220
8(1)	Sandnes- og Skeiane stasjon	185	96	4		
9	TKV rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	297				
10	TKV fv. 409	488				
11	E39 Hove-Ålgård	-				
11(2)	Kryss E39 Bråstein	93				
11(3)	E39 Hove Osli	729	250	95	58	
12	E39 Smiene – Harestad*	4 143	55	130	530	500
12(2)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	525				
13	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	960	8	10	2	
14	Planlegging Sandnes øst	51				
15	Figgjo-Ålgård	3 095		3	20	400
16	Osli-Figgjo	4 145				
	Sum kostnader	**41 237**	**3 266**	**2 804**	**3 358**	**3 070**

* Investeringsmidler i 2024 og 2025 til grunnerverv og forberedende arbeid

Tabellen under viser årlig forbruk for de ulike inntektskildene 2027.

(2024-kr)

Inntekter - mill. kr	Total inntekter	2025	2026	2027	2028
Bompenger	17 990	961	961	941	905
Post 30 statlig bidrag E39 Ålgård-Hove	2 228	163	95	58	
Post 30 statlig bidrag E39 Smiene- Harestad	1 992				
Post 63 Statlig bidrag Bussveien	7 043	465	508	993	789
Post 30 Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	3 095	425	382	223	76
Post 66 Belønningsmidler	2 889	326	267	267	267
Post 66 Reduserte bompenger	927	100	97	97	97
Post 66 Bedre kollektivtilbud	938	179	183	87	87
Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	560	58	58	58	58
Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	559	60	58	58	58
Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling	257	96	4		
Mva.	2 938	335	239	315	257
Alternativ finansiering	92				
Sum inntekter	**41 508**	**3 167**	**2 853**	**3 098**	**2 594**



Togstasjon. Foto: Silje Drevdal

Prognose 2025-2028

Bymiljøpakken går inn i en periode med høy byggeaktivitet. Tabellen under viser inntekt-/kostnadsforholdet i handlingsprogramperioden. Årlige underskudd dekkes inn av overførte midler fra tidligere år.

Balanse	2025	2026	2027	2028
Estimert bankbeholdning ved årets start	1 634	1 536	1 585	1 324
Inntekter	3 167	2 853	3 098	2 594
Kostnader	3 266	2 804	3 358	3 070
Estimert bankbeholdning ved årsslutt	1 536	1 585	1 324	848
Akkumulert lånebehov	-	-	-	-



Illustrasajon Ea Marie Tønnesen, Vågen vgs

Prosjektområder

Sykkelstamvegen
Sykkelstamvegen er en 13 kilometer lang sykkelvei mellom Sandnes og Stavanger, fra Oalsgata i sør til Schancheholen i nord.

Formålet med Sykkelstamvegen er å legge til rette for overføring av arbeidsreiser fra personbil til sykkel, og da spesielt til arbeidsplassene i Forus/Lura-området, det nye sykehuset og Universitetet i Stavanger. Når prosjektet står ferdig, skal man kunne sykle fra Stavanger eller Sandnes til Forus på 15 minutter.

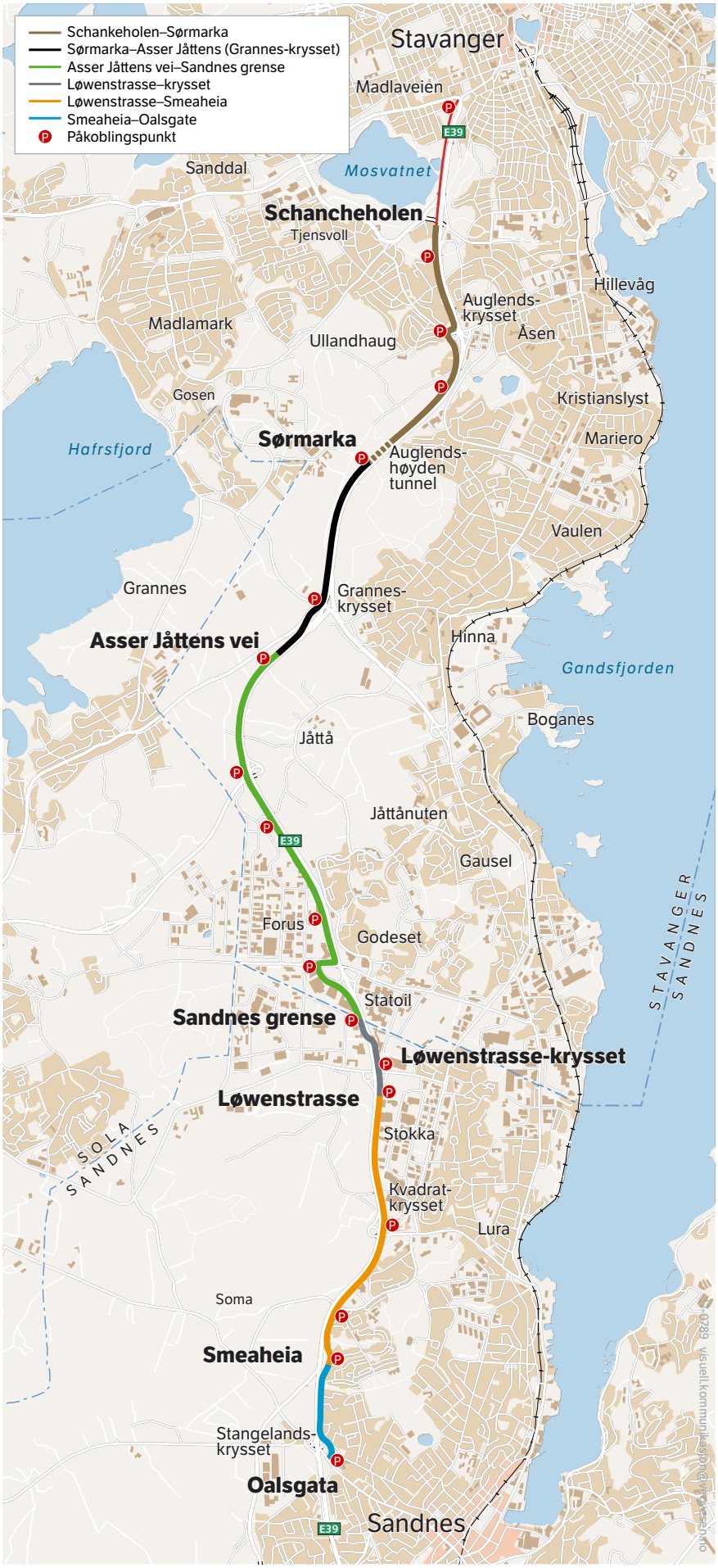
Prosjektet er i KS2 for Bymiljøpakken vurdert til å ha den høyeste måloppnåelsen i porteføljen.

Prosjektet bygges i etapper. 10,5 kilometer fordelt på strekningene Kiellandsmyra - Saxemarka og Sørmarka – Oalsgate er ferdigstilt og åpnet,

De siste 2,5 kilometerne, mellom Schancheholen og Sørmarka, har forventet åpning sommeren 2026.



Sykkelstamvegen. Foto: Statens vegvesen



Kart over sykkelstamvegens delstrekninger. Illustrasjon av Statens vegvesen

Bussveien

Bussveien er et konsept med rette veistrekninger, minimalt med svinger og der bussen kan kjøre uten forstyrrelser. Dette er regionens viktigste svar på det nasjonale nullvekstmålet. Det bygges også sammenhengende gang- og sykkelsystemer langs Bussveien.

Bussveien er vurdert å ha høy måloppnåelse for både sykkel, gange, kollektiv og tilpasning til næringstransport. Prosjektet vil bli livsnerven i transportsystemet på Nord-Jæren når det er ferdig bygget. Bussene skal komme presis og ofte, og reisen skal være behagelig. Når Bussveien er ferdig, blir den Norges første fullverdige bussveisystem.

Bussveien er delt opp i fire korridorer: Korridor 1 går fra sentrum i Stavanger til Havnegata i Sandnes og har politisk prioritet. Korridor 2 strekker seg fra sentrum i Stavanger til Risavika, via Sundekrossen og Kvernevik. Korridor 3 er fra Havnegata i Sandnes til Vatnekrossen. Korridor 4 dekker strekningen fra Forus til Sola Lufthavn, via Sola sentrum.

Styringsgruppen prioriterer korridor 1, bussveien mellom Stavanger sentrum og Havnegata i Sandnes i første omgang. Her er flere delprosjekt i ferd med å ferdigstilles. Det pågår regulering på strekningene som ikke er under bygging. Det er generelt stor aktivitet i form av planarbeid, prosjektering, grunnerverv, ekstern kvalitetssikring og bygging.

Bussveien mellom Sandnes sentrum og Stavanger skal åpnes i 2026. Sommeren 2026 er det seneste tidspunkt for Kolumbus for å kunne iverksette nytt rutetilbud etter anbud.

Delprosjektene Stasjonsveien–Gauselvågen, Nådlandsbråtet–Hans og Grete stien, Forussletta – Stavangerveien, Strandgata og Jernbaneveien–Olav V's plass–Elvegata er under bygging.

Elvegata – Gravarsveien/Havnegata er under detaljprosjektering og skal andregangsbehandles høsten 2024.

Hillevåg – Stavanger Sentrum har pågående arbeid med reguleringsplan. Det er forventet førstegangsbehandling av planen våren 2025. Plan- og gjennomføring av denne bussveistrekningen er avhengig av avklaringer om utvidelse av Stavanger stasjon.

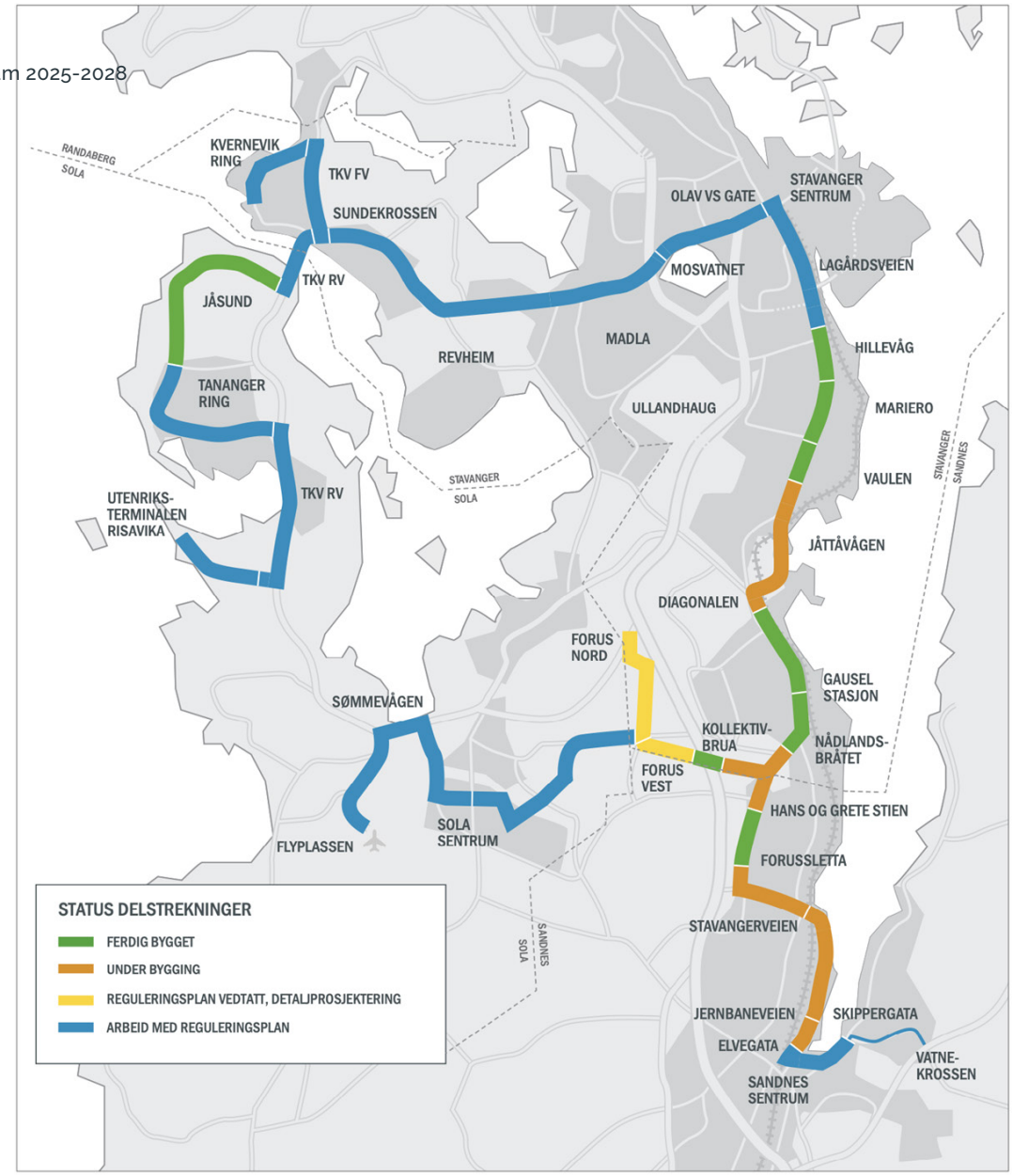
Forus Nord og Forus Vest har vedtatte reguleringsplaner, og prosjektet skal lyses ut i 2025.

Gausel–Nådlandsbråtet og Diagonalen–Gausel stasjon er ferdigstilt.

Infrastrukturen mellom Sandnes sentrum og Hillevåg vil være ferdigstilt sommeren 2026.

På korridor 2 pågår det arbeid med planprosesser. Grunnerverv igangsettes og gjennomføres når grunnlaget er klart. Det pågår prinsipielle avklaringer med tanke på snarlig oppstart av reguleringsplanarbeid.

Mosvannet – Stavanger sentrum venter andregangsbehandling årsskiftet 24/25.



Planforslaget har vært på høring og det jobbes med å forberede sluttbehandling av planforslaget. Bussveien på denne strekningen vil være parallellført på nordsiden av Madlaveien og planen holder seg i stor grad innenfor dagens tverrsnitt.

Eksisterende bebyggelse og trær blir tatt hensyn til. Planen kommer til sluttbehandling i første kvartal 2025.

Mosvannet – Sundekrossen – Kvernevik starter arbeidet med forslag til reguleringsplan i 2024 med ventet byggestart etter 2026. Det vil være felles planprogram for hele strekningen. Planen blir delt opp i tre reguleringsplaner: Mosvannet-Madlaforen, Madlaforen-Kverntorget, og Kverntorget-Kvernevik ring, på grunn av lengden på strekningen og ulike problemstillinger.

Korridor 3 Gravarsveien – Vatnekrossen Det jobbes konstruktivt mellom fylkeskommunen og Sandnes kommunen med tanke på veien videre.

På korridor 4 fortsetter planlegging og forberedende prosesser. Utbygging av korridor 4 gjennomføres etter 2026.

Oppsummert vil det i handlingsprogramperioden være stor aktivitet på korridor 1, med mye bygging parallelt med stadig økende planarbeid på korridor 2 for å lande plangrunnlag for bygging etter 2026. Det vil samtidig bli jobbet med korridor 3 og 4.

Kollektivtrasé – fv. 510 SUS/UIS - Diagonalen - Jåttå

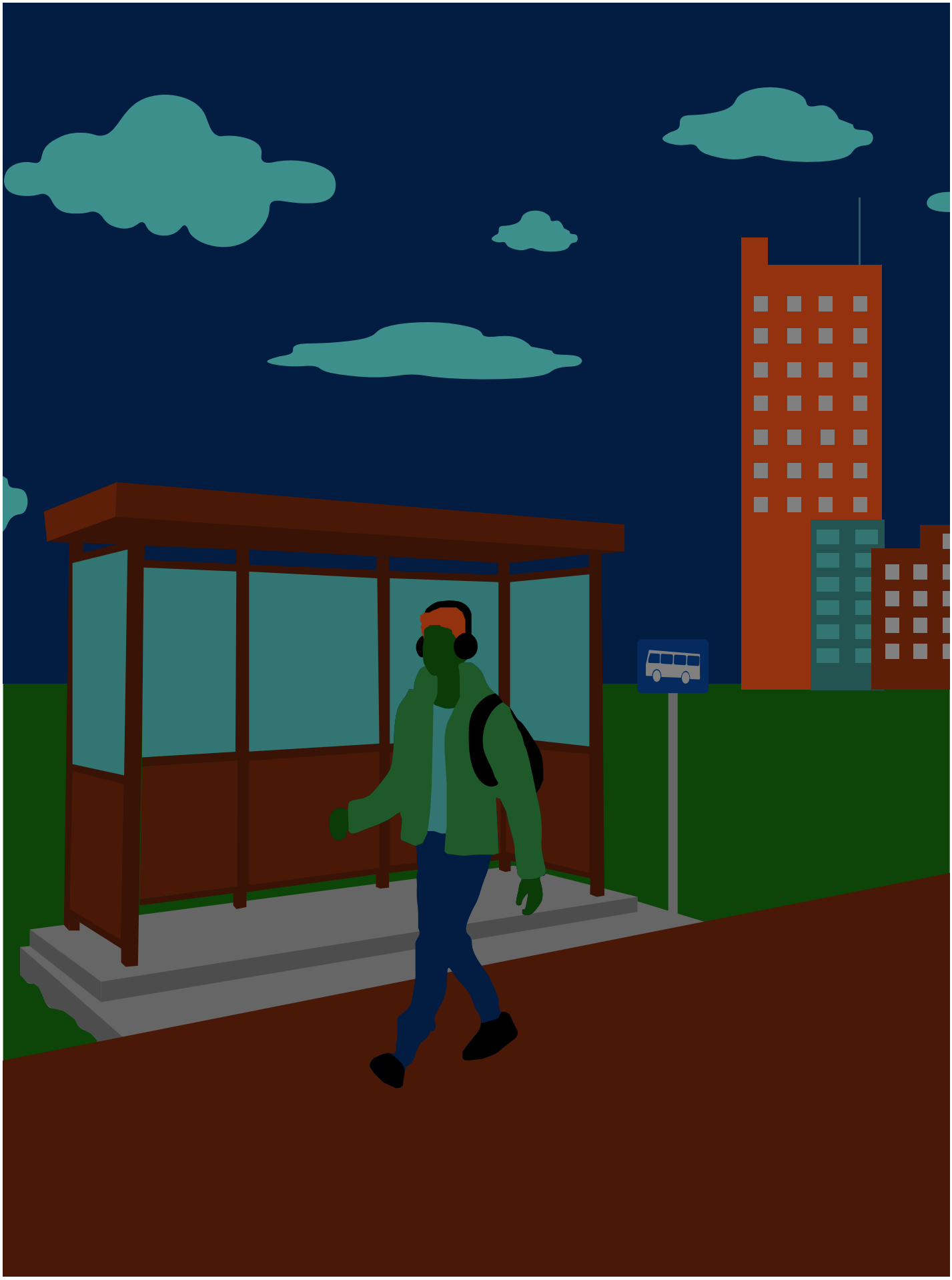
Prosjektet skal oppfylle rekkefølgekravet om å etablere en kollektivtrasé langs bilveien og egen trasé for syklister og gående fra Bussveien i Jåttåvågen til nytt universitetssykehus. Kollektivtraseen til Ullandhaug kobles til Bussveien og jernbanen (lokal og regionaltog) i Jåttåvågen. Den kobles også til Sykkelstamveien, og gir dem som kommer herfra mulighet til å sykle mot Madla eller Gausel. Kollektivtraseen har også koblinger til sykkelhovednettet, mot blant annet Madla-Revheim.

Ullandhaugsområdet er i dag av et viktig område med et stort transportbehov som følge av plassering av Universitetet i Stavanger og industriområder (kontorer). Dette behovet styrkes ytterlige med plasseringen av nytt sykehus. Prosjektet vil også gi bedre framkommelighet for ambulansetransport langs strekningen opp til nytt sykehus på Ullandhaug. Ved krysset / rundkjøringen ved E39 blir det etablert en tilkomstvei for utrykningskjøretøy og kollektivtrafikk.

Utbyggingen i dette prosjektet pågår. Prosjektet skal sluttføres i handlingsprogramperioden.



Kart over riggområdet. Illustrasjon av Rogaland fylkeskommune



Illustrasajon Emma Sol, Vågen vgs

Transportkorridor vest (TKV)

Hovedmålet med prosjektet er å gi bedre kapasitet og fremkommelighet for kollektivtrafikk og næringstrafikk gjennom etablering av tungbilfelt, samt bedre trafikksikkerheten og støyforholdene på strekningen. Transportkorridor vest er en omkjøringsveg med formål å gi bedre tilkomst til og fra E39 for næringstransport til Stavanger lufthavn Sola, stamnetthavnen Risavika havn og virksomheter i Dusavika og Mekjarvik. TKV har fellesstrekninger med Bussveien. I tillegg skal det legges til rette for god framkommelighet og trafikksikkerhet for gående og syklende langs strekningen.

TKV består av flere delprosjekt. Sømmevågen – Sola skole ble ferdigstilt i 2017, og Sør-Tjora – Kontinentalveien ble ferdigstilt i 2024.

Fellesstrekningene med Bussveien (Kontinentalveien – Hagakrossen og Jåsund – Sundekrossen) er forutsatt finansiert innenfor styringsmålet til Bussveien. De øvrige strekningene skal finansieres av bompenger.

Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune er positive til å omklassifisere Kontinentalvegen fra fylkesveg til riksveg og rv. 509 fra Kontinentalvegen til Sundekrossen fra riksveg til fylkesveg. Rogaland fylkeskommune er klar til å ta over arbeidet med TKV-prosjektet når det foreligger godkjennelse i Vegdirektoratet.

Fylkeskommunen har god dialog med Statens vegvesen for å sikre en god overføring av prosjektet. Statens vegvesen overfører alle planer til fylkeskommunen når beslutningen er fattet og fylkeskommunen står klar til å sluttføre disse.

Fylkeskommunen kommer i første omgang til å prioritere arbeidet med optimalisering av delprosjektet Rv. 509 Kontinentalveien – Hagakrossen for å få et plangrunnlag og et kostnadsgrunnlag som fylkeskommunen står inne for, slik at delprosjektet kan gjennomføres så raskt som mulig.



Frå venstre: Ordførar i Sola kommune Janne Stangeland Rege, statssekretær Tom Kalsås og fylkesordførar Ole Ueland åpner delstrekningen Sør-Tjora - Kontinentalvegen. Foto: Are Hauge Braaten, Bymiljøpakken

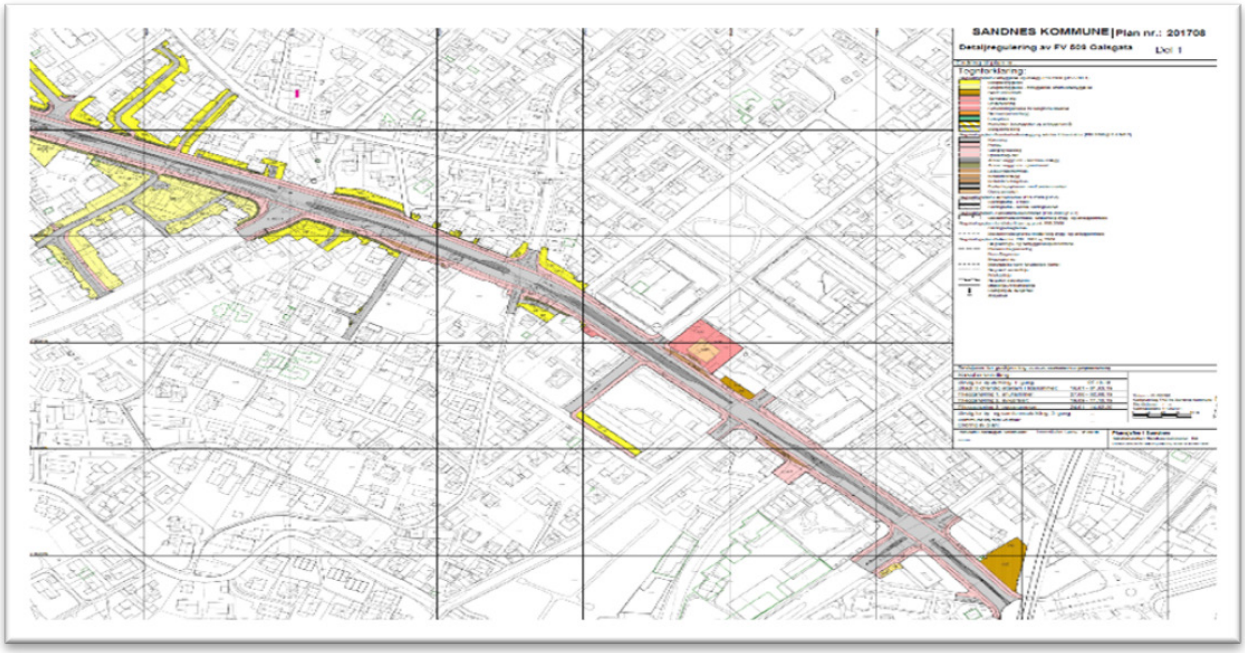


Transportkorridor Vest. Illustrasjon av Statens vegvesen

Fv. 334 Oalsgata og rv. 44 Krysstiltak Stangeland

Oalsgata og fylkesvegdelen av krysstiltak Stangeland har fra oppstart prosjektering i 2022 blitt sett på som ett prosjekt som skal bygges samtidig. Oalsgata er hovedrute for sykkel og blir en viktig kobling mellom sykkelstamvegen langs E39 og Sandnes sentrum. Oalsgata regnes som en ulykkesbelastet strekning og mangler et tilfredsstillende tilbud for de myke trafikantene. Prosjektet omfatter etablering av tosidig sykkelløsning med eget gangfelt og bygging av to nye kulverter som er tilpasset ny løsning ved Stangeland skole. Reduksjon av antall kryss og avkjørsler vil bedre framkommeligheten til syklende og gående og bedre trafikksikkerheten.

Begge prosjektene har vedtatt reguleringsplan. Det er planlagt byggestart tidlig 2025.



Plankart Oalsgata



Illustrasjon, Rogaland fylkeskommune

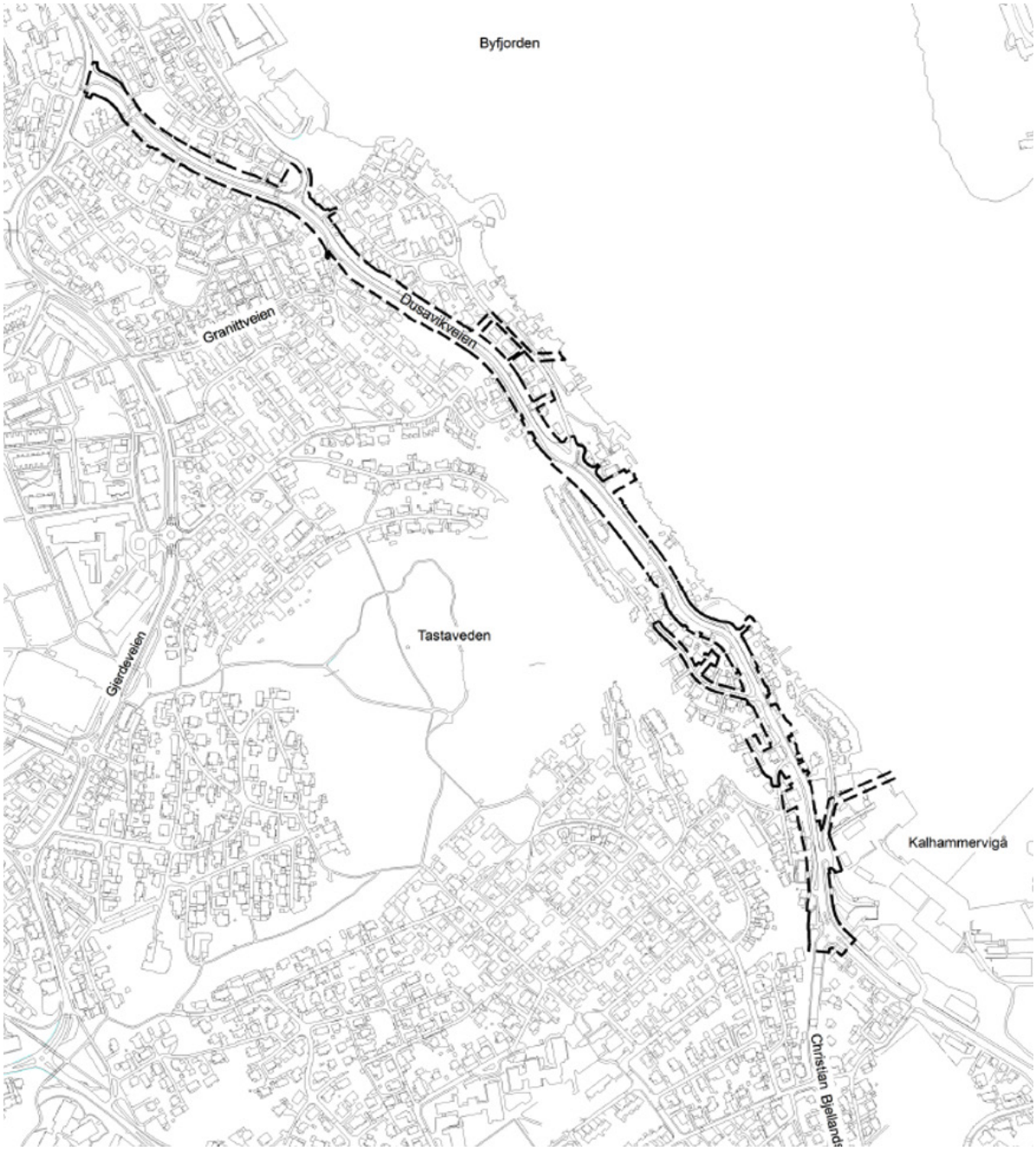
Fv. 4584 Dusavikveien

Dusavikveien inngår i hovedsykkelveinettet i Stavanger og er en regional sykkelrute. Det mangler et tilfredsstillende tilbud til syklister fra krysset med Christian Bjellands gate til krysset med Gabbroveien. Planforslaget innebærer en oppgradering av gang- og sykkeltilbudet, hvor det legges opp til tosidig sykkelfelt på 1,8 meters bredde. Det legges opp til ensidig fortau for fotgjengere, med tosidig fortau ved holdeplasser og krysningspunkt. I tillegg skal kollektivholdeplasser oppgraderes.

Prosjektet gir et sammenhengende bedret sykkeltilbud mellom Tasta bydel og Stavanger sentrum.

Prosjektet har ferdig vedtatt reguleringsplan, og prosjektering startet opp våren 2024. Prosjektering pågår til 2025, og det skal i arbeidet vurderes kostnadsreduserende tiltak.

Dusavikveien skal etter planen bygges i handlingsprogramperioden.



Her kommer det sykkelfelt. Illustrasjon av Rogaland fylkeskommune

Sandnes stasjon

På Sandnes stasjon gjennomføres det oppgraderingstiltak som bidrar til å etablere gode overgangsløsninger mellom jernbane, bussvei og annen kollektivtrafikk til og fra Sandnes stasjon og Ruten. Dette innebærer også å sikre at stasjonen får så god universell utforming som mulig. Prosjektet skulle i 2023 startet byggearbeidene. Som følge av behov for omfattende stabiliseringstiltak i grunnen ble det besluttet å endre konsept for gjennomføring. Tematiske tiltak (belysning, veifinning, venterom og lignende) ble tatt ut av prosjektet, og gjennomføres nå som et separat underprosjekt som plattformtiltak, mens tiltaket for heiser og trapper ble noe endret, slik at det ikke blir nødvendig med omfattende stabiliseringstiltak i konstruksjonen. Endringene har medført noe forskyvning i fremdriften, men til gjengjeld kan prosjektet gjennomføres til en lavere kostnad enn det som lå til grunn i det opprinnelige prosjektet. Ventet ferdigstillelse er våren 2025.



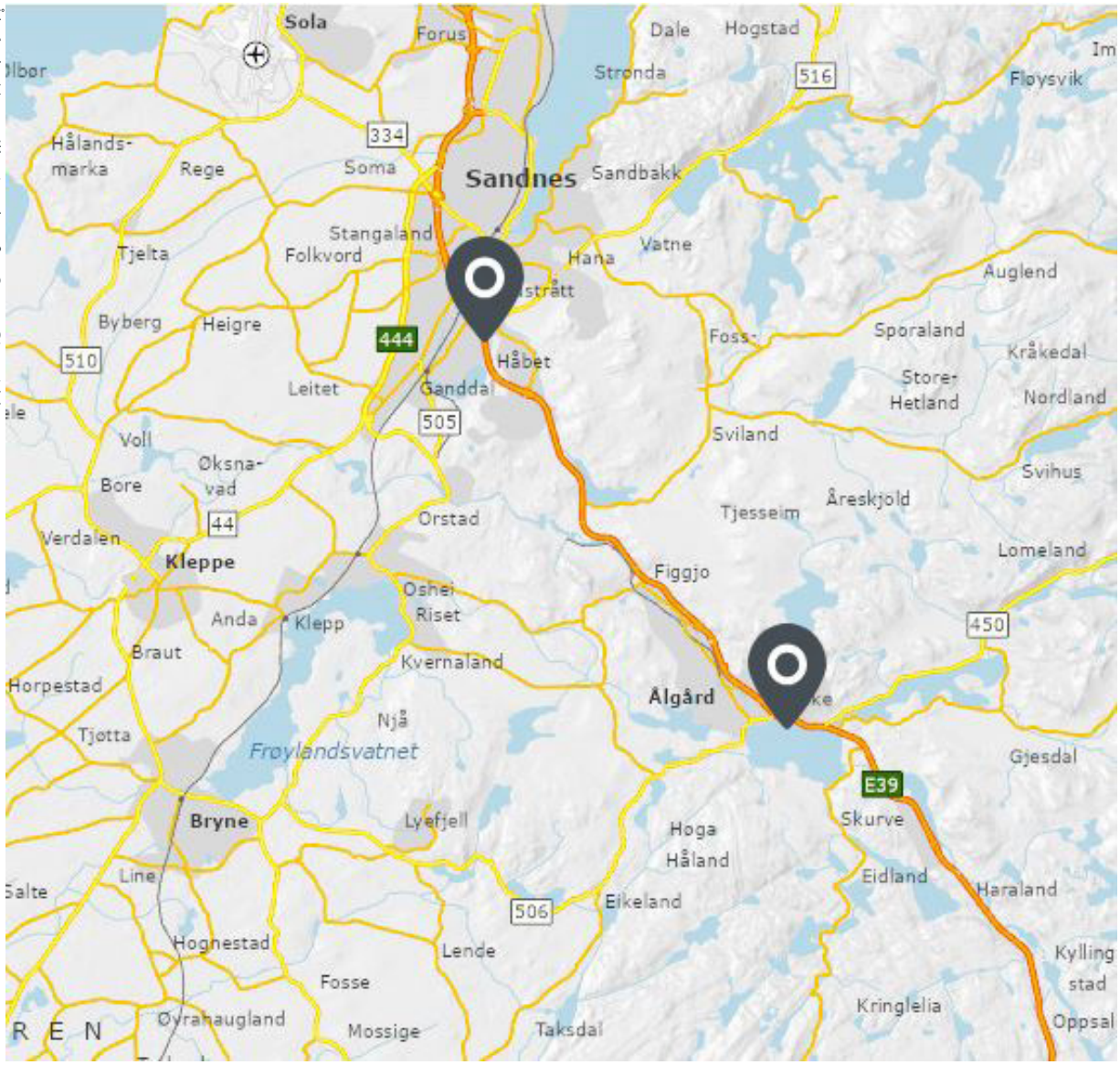
Sandnes stasjon slik den er i dag. Foto: Lars Andås, Bane NOR

E39 Ålgård–Hove

Hovedmålet for prosjektet er forbedret fremkommelighet og økt trafikksikkerhet, samt å knytte tettstedene Ålgård og Figgjo og kommunene Sandnes, Stavanger og resten av Nord-Jæren til et felles arbeids- og boligmarked. Vegen betjener også fritids- og helgetrafikk til Sirdalsfjellene og trafikk til Sør- og Østlandet.

Prosjektet består av tre delstrekninger på til sammen ca. 14 kilometer: Hove–Osli, Osli–Figgjo og Figgjo–Ålgård. Den første delstrekningen er under bygging og er forventet ferdigstilt våren 2026. Videre er det foreslått trinnvis utbygging, der strekningen Ålgård–Figgjo på ca. 4 kilometer bygges først og deretter Figgjo–Osli på ca. 5,5 kilometer.

Med godkjente reguleringsplaner i Gjesdal og Sandnes kommune og vedtatt styringsmål er prosjektet klar for ekstern kvalitetssikring (KS2), vedtak om oppstart i statsbudsjettet og videre arbeid med byggefase. Det er gjennomført nye kostnadsoverslag i 2024 både for samlet og trinnvis utbygging av delstrekningene. Anslaget indikerer at kostanden vil ligge under styringsmålene i Bymiljøpakken både med samlet og trinnvis utbygging.

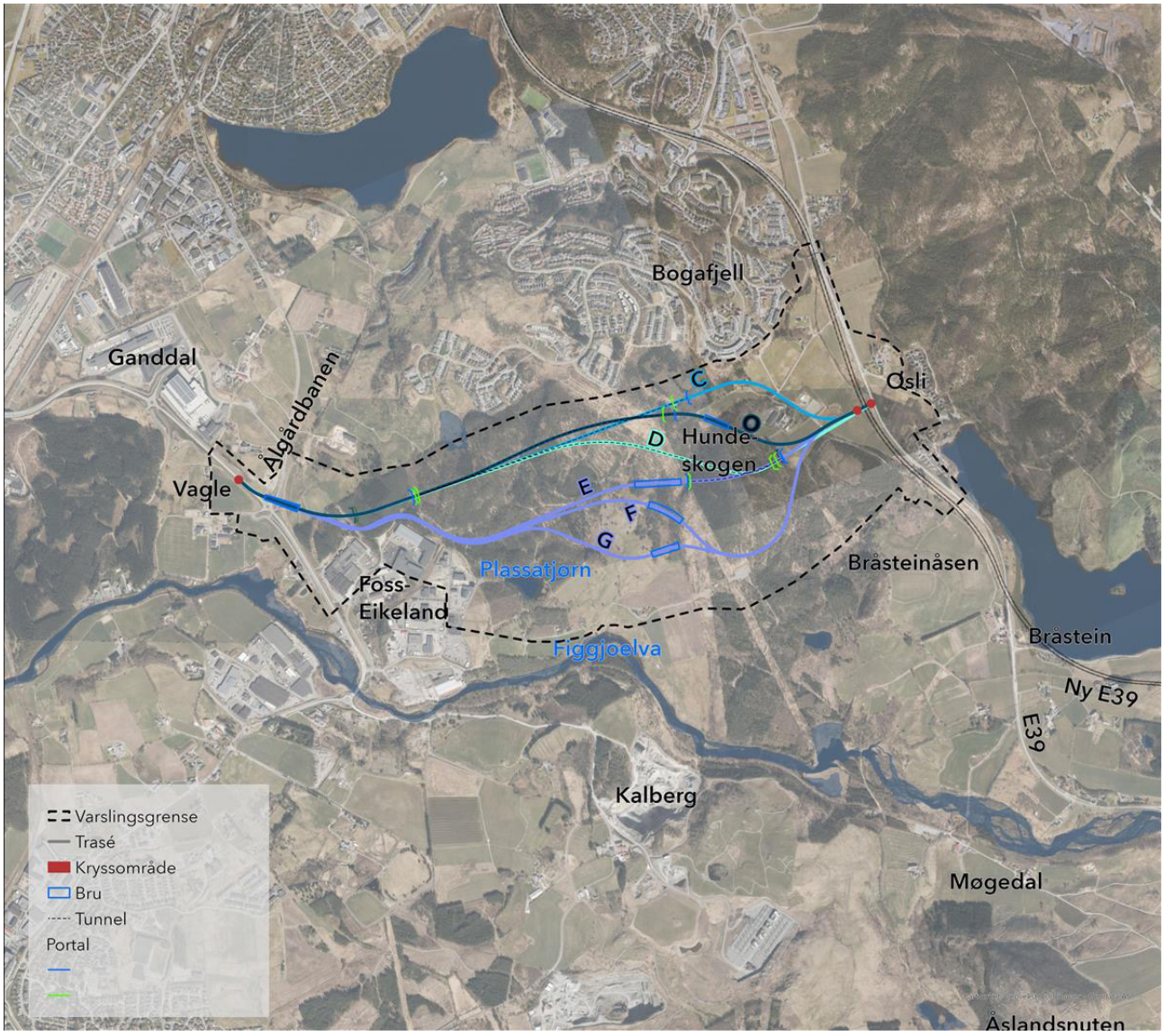


Ålgård - Hove. Illustrasjon fra Open Street Maps

Fv. 505 Foss Eikeland – E39

Strekningen er den gjenstående delstrekningen av ny vegforbindelse mellom E39 og Ganddal godsterminal og skal gi forutsigbar og effektiv forbindelse for næringstrafikk. Prosjektet bidrar også til å nå nullvekstmålet ved å lede næringstransporten bort fra lokale veger, og bidra til bedre trafikksikkerhet og bymiljø, særlig i Ganddal bydel.

Våren 2023 ble det varslet oppstart og forslag til planprogram lagt ut på høring. Prosjektet behandler nå høringsinnspillene, og lager et notat om alternative traséforslag som har kommet inn. Utvidet plangrense og nytt planprogram legges ut snarlig, og målet er et fastsatt planprogram i løpet av vinter 2025.

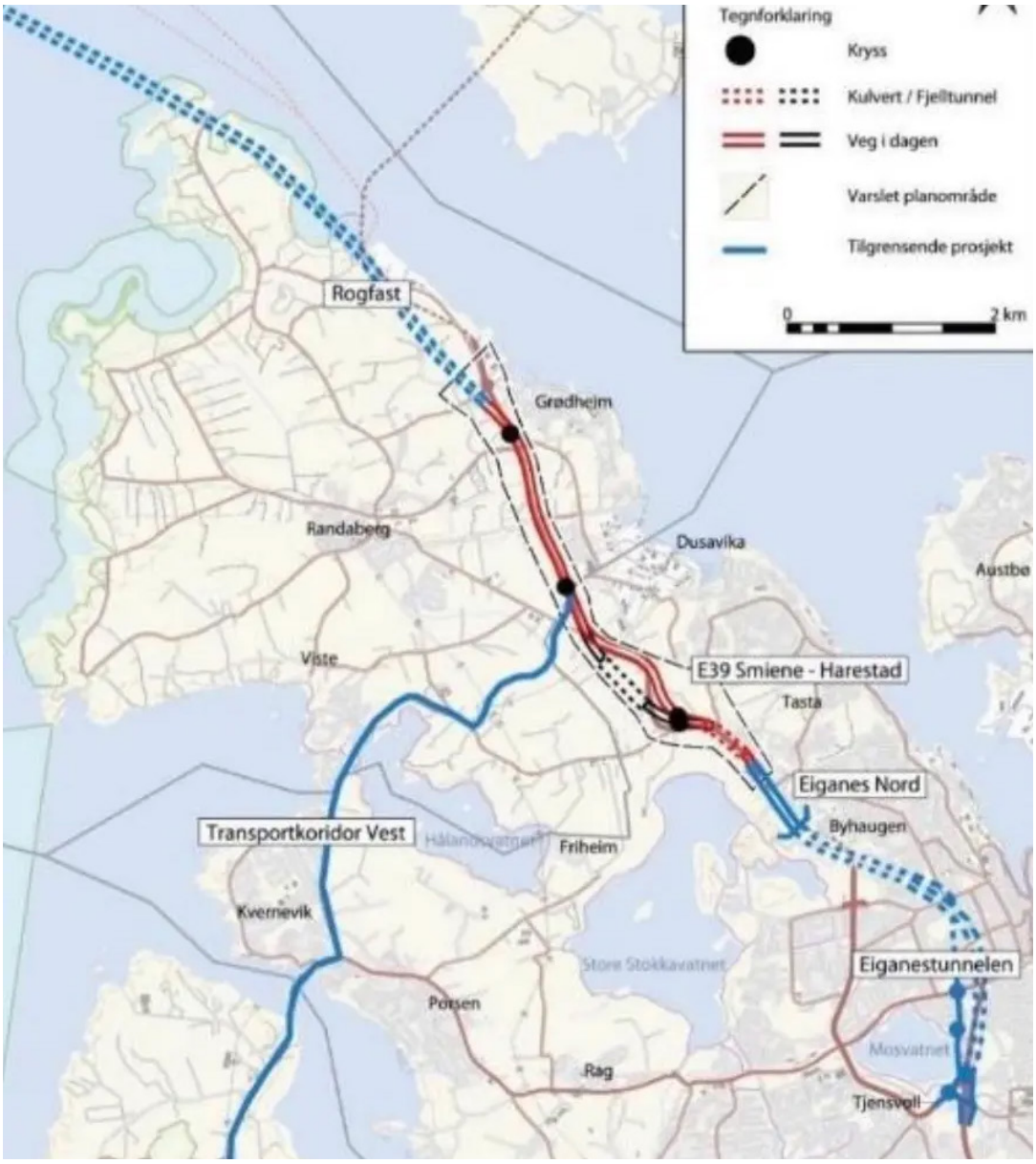


De seks traséalternativene som fylkeskommunen nå skal utrede nærmere. Illustrasjon av Rogaland fylkeskommune

E39 Smiene–Harestad

Prosjektet vil binde sammen Eiganestunnelen og Rogfast når det åpner. Krysset på Harestad må bygges for å koble Rogfast til E39. Prosjektet består av fem kilometer ny firefelts veg mellom tunnelene Eiganes i sør og Rogfast i nord, noe som er viktig for å sikre en sammenhengende vegstandard og god trafikksikkerhet.

Formålet er å bedre fremkommelighet for næringstransport og kollektivtrafikk. Det er planlagt en miljøkulvert mellom Tasta skole og grøntarealet mot Stokkavannet for å skjerme for støy, samt få et sammenhengende grøntdrag mellom boligbebyggelse og turområdet. Kryssene ved Tasta skole og Gabbas legges om. Dagens E39 vil på deler av strekket stå igjen som lokalveg. Reguleringsplanene er godkjent både i Stavanger og Randaberg. Det vil gjøres ytterligere optimalisering av prosjektet i prosjekteringsfasen. Oppdatert kostnadsoverslag fra september 2024 indikerer at kostanden vil ligge under styringsmålet i Bymiljøpakken. Hoveddelen av anlegget bør være ferdig bygd i 2032 slik at styring og sikkerhetssystemer for Rogfast kan testes før åpning. Gitt denne fremdriften vil prosjektet kunne åpnes samtidig med Rogfast medio 2033.



Illustrasjon av Statens vegvesen.

Drift kollektivtrafikk

I byvekstavtalen for 2019-2029 har drift av kollektivtrafikk fått et stort løft. Økte belønningsmidler fra staten gjør at kollektivtrafikken på Nord-Jæren har gode forutsetninger for fortsatt vekst.



Illustrasjon Conrad Bowen, Vågen vgs

Programområder

Nærmere beskrivelse av programområdeprosjektene i Bymiljøpakkens portefølje kan finnes sist i handlingsprogrammet som prosjektark.

Programområde sykkel

Tiltakene i handlingsprogrammet bygger på anbefalinger i Sykkelstrategi for Nord-Jæren 2022-2032, og omforente faglige prioriteringskriterier. De fleste prosjektene under programområde sykkel skal stå ferdig tidlig i handlingsprogramperioden. Det gjelder f.eks Sandviksveien, Rektor Steens gate - Cort Adlers gate. og Hannadalsgata i Stavanger, Krystallveien i Randaberg og Dyre Vaas veg i Sandnes. Åsenvegen i Sola er under planlegging og forventes å ha byggestart i 2027.

Nye sykkelprosjekter som tas inn i denne rulleringen av handlingsprogrammet er; Fv. 4532 Løwenstrasse i Sandnes, Bergelanddsgata – Birkelandsgata, Hjelmelandsgata, Christian Bjellandsgate og Opheimsgata i Stavanger. I tillegg settes det av en pott på 5 mill. kr årlig til mindre tiltak for å bedre syklistenes fremkommelighet og sikkerhet.

Programområde gange og trafikksikkerhet

I handlingsprogramperioden skal flere av igangsatte prosjekter under gåing og trafikksikkerhet stå ferdige. Det er både store og litt mindre prosjekter langs hovednettet på Nord-Jæren. Prosjektene legger til rette for overføring av personbilturer til gåing, gjennom at det blir tryggere og mer attraktivt å gå, samt bidrar til at flere går mer.

De største prosjektene som er under utbygging er undergang under Sandviksveien i Stavanger, utbedring av to underganger under Nesbuveien i Sola og etablering av trafikkstyring på motorveien.

Prosjekter og tiltak innenfor gåing er i samsvarer med satsingsområdene i Gåstrategien for Nord-Jæren og skal bidra til oppfyllelse av nullvekstmålet. Prosjekter som tas inn i årets rullering av handlingsprogrammet er Eiganesveien, offentlig heis mellom Lars Hertervigs gate og Olav Kyrres gate (universelt utformingstiltak), Auglendsveien og Gauselvågen Nord del 2 i Stavanger, Ungdomsaksen nedre del og snarvei Frøyerveien til Åsveien i Sandnes, og ny trase for Randabergveien i Randaberg sentrum.

Programområde kollektiv

I handlingsprogramperioden skal kollektivaksen i Stavanger sentrum gjennom Kongsgata, Klubbgata, Verksgata og Verksalmenningen bygges. Det skal planlegges og startes bygging av en effektiv kollektivtrasé mellom Stavanger og det nye sykehuset og Universitetet i Stavanger. I tillegg skal det bygges kollektivfelt i Gravarsveien fra kryss Austråttbakken-Hoveveien til nytt kryss i Julie Eges gate.

Flere steder skal også holdeplasser oppgraderes i henhold til universell utforming og bygges om slik at bussen lettere kommer ut og inn.

Stasjons- og knutepunktsutvikling

I Bymiljøpakken under stasjons- og knutepunktutvikling ligger det inne midler til oppgraderinger av Sandnes og Skeiane stasjoner. For Skeiane foreligger det foreløpig ikke planer om oppgraderinger.

I Nasjonal transportplan (NTP) 2025 - 2036 er det satt av 400 millioner til effektpakke E17 for andre periode; dvs. 2031 – 20236. Effektpakke E17 er innføring av seks tog i timen for strekningen Stavanger – Skeiane. En økning fra dagens 15 min. frekvens til framtidig til 10. minutters frekvens krever en utvidelse av Stavanger stasjon og også større tiltak på Skeiane stasjon. På Stavanger stasjon vil en utvidelse innebære bygging av et femte spor og forlengelse av flere plattformer til 220 meter lengde. Plattformlengde på 220 meter er en forutsetning for å kunne kjøre med doble togsett med lokaltog. Utfordringen med det bevilgede beløpet i NTP er at det ikke vil dekke kostnadene ved gjennomføringen av E17. Det vil si at med utgangspunkt i gjeldende NTP, vil en ferdigstilling av Stavanger stasjon og gjennomføring av E17 skje etter 2036.

Kommunedelplan for dobbeltspor fra Skeiane – Nærbø er i sluttfasen, og det ligger an til endelig vedtak av planen før nyttår. Framtidig realisering av et dobbeltspor forutsetter gjennomføring av E17 med utvidelse av Stavanger stasjon. For å kunne sette inn flere tog på Jærbanen forutsetter etablering av et spor 5 på Stavanger stasjon inkludert forlengelse av flere plattformer.

For Skeiane stasjon skal jernbanens fremtidige arealbehov også avklares gjennom utredninger av effektmål om seks tog i timen Stavanger – Skeiane og kommunedelplanleggingen Sandnes-Nærbø. Som kortsiktige tiltak er det behov for mindre oppgraderingstiltak på stasjonen.

Kostnadsfordelingen i handlingsprogrammet for stasjonene er kun en praktisk innretning. Periodiseringen kan bli annerledes.

Investeringsplaner for programområdene

For å ta høyde for usikkerhet i pågående prosjekter, er det valgt å begrense igangsettelse av nye prosjekter i programområdene i denne rulleringen av Handlingsprogrammet.

Det er lagt opp til en buffer på 15 prosent av gjenstående midler for henholdsvis sykkel og gange, mens for trafikksikkerhet er bufferen på 8,6 prosent av gjenstående midler.

Nye prosjekter er markert grønn i tabellene for de ulike programområdene. Årene hvor prosjekter er i planfase markert gult. I tillegg vises forslag til prosjekter med høy måloppnåelse som per nå ikke har finansiering i Bymiljøpakken markert grå.



Illustrasjon Karolina Chwala, Vågen vgs

Detaljert økonomisk oversikt: Programo

Sykkel

Part	Prosjektnavn	Beskrivelse	Status per 1. september 2024
Stavanger	Sandvikveien	Sykkelvei med fortau	Bygging
Stavanger	Rektor Steens gt./Cort Adelers gt.	Sykkelprioritert gate	Bygging
Stavanger	Hannasdalsgata (del 2)	Sykkelprioritert gate	Bygging
Randaberg	Krystallveien	Sykkelvei med fortau / sykkelfelt	Planlegging
Sola	Åsenvegen	Sykkelvei med fortau	Planlegging
Stavanger	Steingata	Rødt dekke	Prosjektering
Stavanger	Musegata fra Paradis stasjon	Sykkelfelt	Bygging
Rogfk	Plan Misjonsveien	Reguleringsplan	Planlegging
Randaberg	Plan Vistnesveien	Reguleringsplan	Planlegging
Sandnes	Dyre Vaas vei	Sykkelvei med fortau	Prosjektering
Rogfk	Madlaveien øst for Kristine Bonnevies veg	Sykkelvei med fortau	Bygging
Rogfk	Ølberg-Vigdel, delfinansiering 50 %	Gang- og sykkelvei	Bygging
Alle	Mindre investeringstiltak	Samlepott	
Sandnes	Fv 4532 Løwenstrasse	Sykkelveg med fortau	Prosjektering
Stavanger	Bergelandsgata - Birkelandsgata*	Etablere sykkelprioritert gate	Planlegging
Stavanger	Hjelmelandsgata*	Etablere sykkelfelt	Prosjektering
Stavanger	Christian Bjellandsgate*	Sykkelfelt, strukturere parkering	Planlegging
Stavanger	Opheimsgata	Sykkelgate med begrenset trafikk	Planlegging
Rogfk	St. Olavsgate og Jærveien (Fv44)	Sykkelfelt	
RFK	Misjonsveien*	Enveisregulert sykkelveg med fortau	Planlegging
RFK	Randabergveien Tasta	Sykkelveg med fortau/sykkelfelt	Planlegging
Stavanger	Torfæusgate	Sykkelgate med begrenset biltrafikk og sykkelvei med fortau	Planlegging
Stavanger	Peder Klows gate	Sykkelprioritert gate	Prosjektering
Sum			

* Prosjektene er spilt inn med byggemidler til HP 25-28

områdene

	Totalkostnad	Påløpt per 31.12.2023	Revidert budsjett 2024	2025	2026	2027	2028	Gjenstående etter HP 25-28
	103,94	20,49	31,5	51,95				-
	33,5	5,96	18,3	9,24				-
	30,94	9,49	15	6,45				-
	28,51	0,47	0,5	0,5	24,7			2,34
	51,69	-	0,4	0,4	0,4	25,49	25	-
	13,16	0,3	0,3	10	2,56			-
	10	0,44	6,6	0,26				2,7
	5,8	2,6	1	2,2				-
	9,99	-		5	4,99			-
	12,46	0,23	2	7	3,23			-
	3,19	0,1	3	0,09				-
	48,41	35,17	12,5	0,74				-
	20	-	-	5	5	5	5	-
	34	-	-	3	16			15
	53,4	-	0,1	4,3	9	20	20	-
	22,4	0,2	0,1	10	11			1,1
	27,3	1,3	0,1	2,9	3	10	10	-
	20			1	9	10		-
								-
	114,2							
	89							
	30						-	
	25							-
	528,69	**76,75**	**91,4**	**120,03**	**88,88**	**70,49**	**60**	**21,14**

Gange

Part	Prosjektnavn	Prosjektbeskrivelse	Status
Rogfk	Bøveien	Etablere fortau	Planlegging
Rogfk	Madlaveien x Regimentsvegen	Kryssutbedring	Planlegging
Stavanger	Hetlandsgata kryss Vaisenhus–Kongsteinsgt	Fortau og innsnevring vei ca. 85 m,	Prosjekterin
Stavanger	Klubbselskapet - Olavskleivå	Trapp/rampe (snarvei)	Regulering
Stavanger	Arne Rettedals gt	Utvidelse fortau	Prosjekterin
Stavanger	Øvre Holmegate	Gågate	Prosjekterin
Rogfk	Ølberg-Vigdel, delfinansiering 50%	Etablere gang- og sykkelsti.	Ferdig bygg
Randaberg	Tungenesveien	Reguleringsplan	Planlegging
Sandnes	Forbindelse Torvveien	Oppgradering forbindelse fra stadionområde/ Smeaheia til Somaveien	Prosjekterin
Stavanger	Eiganesveien	Oppgradere/nytt fortau	Prosjekterin
Sandnes	Ungdomsaksen nedre del	Mer areal til gående	Planlegging
Randaberg	Ny trase for Randabergveien i Randaberg sentrum	Etablere ny trase og gjøre om dagens trase til torgareal foran kirken	Ferdig regu
Stavanger	Offentlig heis mellom Lars Hertervigsgate og Olav Kyrres gate (UU-tiltak)	Etablere en utendørs heis	Prosjekterin
Sandnes	Snarvei Frøyerveien til Åsveien	Etablere snarvei	Prosjekterin
Stavanger	Falcksgate og Høylandsgata	Etablere fortau	Prosjekterin
RFK	Gustav Vigelands vei	Fortau og kryssutbedring	Prosjekterin
Sandnes	Turvei Lyngholen til Stokkelandsvantnet	Etablere turvei	Planlegging
Sum			

	Total kostnad	Påløpt*	R. budsjett 2024	2025	2026	2027	2028	Gjenstående
g	10,12	2,23	6,00	1,89				-
g	47,02	5,10	9,80	12,00	19,00	1,12		-
ng	7,27	1,02	0,30	5,95	-	-	-	-
	8,27	0,11	0,56	5,00	2,60	-	-	-
ng	9,58	1,67	0,10	5,00	2,81	-	-	-
ng	9,83	0,01	2,00	7,82	-	-	-	-
get	49,37	35,45	11,43	2,49				-
g	0,60	-	-	0,60				-
ng	8,06	0,26	3,00	5,00				-
ng	25,00	-	-	5,00	20,00			-
g	17,50	-	-	5,00	10,00	2,50		-
ulert	9,50	-	-	5,00	4,50			-
ng	25,00	-	-	2,00	3,00	20,00		-
ng	1,30	-	-	1,30				-
ng	13,00							
ng	15,00							
g	5,70							
	228,42	**45,85**	**33,19**	**64,05**	**61,91**	**23,62**	**-**	**-**

Trafikksikkerhet

Part	Prosjektnavn	Prosjektbeskrivelse	Status	Total kostnad
Stavanger	Sjøhagen	Undergang samarbeid SUKF	Bygging	36,93
Stavanger	Lundebakken	Fortau	Bygging	15,11
Stavanger	Gauselvågen (Nord)	Etablere fortau	Bygging	10,11
Stavanger	Stavanger sentrum, etablere pullerter	Etablere pullerter	Prosjektering	5,88
Stavanger	Beysning Vågen tusenårsstedet	Belysning	Bygging	19,67
Statens vegvesen	E39 Trafikkstyring på motorveien	Tilfartskontroll, variabel fartsgrense	Prosjektering	80,35
Alle	Trafikksikkerhet ungdomsskoleveg	Mindre tiltak på flere skoler	Bygging	31,10
Rogfk	Fv. 4540 Grannessletta x Madlavegen	Etablere gang- og sykkelveg, sikkttiltak undergang	Bygging	7,72
Rogfk	To underganger Nesbuveien	Utbedring av underganger	Bygging	61,99
Stavanger	Oddahagen	Nytt fortau og oppstramming av kryss	Planlegging	1,76
Sola	Nesbuvegen x Åsnutvegen	Utbedring av to kulverter	Bygging	20,27
Sola	Påskhusvegen		Prosjektering	3,00
RFK	Auglendsveien	Forsterket belysning og heving av gangfelt	Bygging	5,00
Stavanger	Gauselvågen Nord del 2	Etablere fortau	Planlegging	10,00
RFK	Madlamark	Utbedring av krysningspunkt og andre tiltak	Planlegging	10,00
RFK	Gjerdeveien - kryssningspunkt	Gangfelt og belysning	Planlegging	10,00
Stavanger	Høgeveien	Etablere fortau	Planlegging	6,00
Sum				**318,89**

Påløpt	R. budsjett 2024	2025	2026	2027	2028	Gjenstående
0,40	2,00	34,53	-	-		-
4,04	8,12	2,95	-	-		-
2,30	0,60	2,00	5,21	-		-
0,04	0,10	5,74	-	-		-
-	8,00	10,00	1,67	-		-
19,03	15,29	15,00	15,00	15,00	1,03	-
9,89	4,43	4,20	4,20	4,20	4,20	-
1,46	1,20	4,00	1,06			-
20,56	9,00	20,00	12,43			-
1,50	0,10	0,16				-
-		20,26				0,01
-				3,00		
			5,00			
		2,00	8,00			
59,22	**48,84**	**120,84**	**52,57**	**22,20**	**5,23**	**0,01**

Kollektiv

Part	Prosjektnavn	Prosjektbeskrivelse	Status
Rogfk.	Auglendsdalen	Kollektivfelt	Bygging
Stavanger	Kongsgata og Klubbgata	Stenge biltrafikk m.m.	Prosjekt
Rogfk.	Korridor øst: Verksgata	Kollektivprioritering, trygge krysningspunkt for myke trafikanter og flytte adkomst til parkeringshus Jorenholmen.	Planleg
Rogfk.	Gravarsveien sør	Kollektivfelt	Planleg
Rogfk.	Bussprioritering signalanlegg Nord-Jæren	Gjennomgang og tiltak for å prioritere bussen	Planleg
Randaberg	Hagafjell	Fra ett til to kjørefelt	Planleg
Randaberg	Krystallveien/Bronseveien	Flere små tiltak langs strekning	Planleg
Stavanger	Korridor øst Holmen	Snuplass, holdeplasser	Planleg
Stavanger	Folkeviseveien	UU holdeplasser	Bygging
Stavanger	Rogalandsgata	UU holdeplasser	Bygging
Stavanger	Holdeplasser Madlasandnes	UU holdeplasser	Bygging
Stavanger	Mindre investeringstiltak: Holdeplass Heddeveien	Oppgradering av to holdeplasser	Bygging
Sandnes	Buggelandsbakken	Bussholdeplass	Bygging
alle	Mindre investeringstiltak		
Rogfk	Del 1Fv.4548 Schancheholen-Ullandhaug	Etablere kollektivløsning på del en av strekningen Hillevåg- Ullanhaud, som er forlengelse av prosjektet Jåttåvågen- Ullandhaug	Planleg
Rogfk	Fv. 440 Hillevåg -Schancheholen	Regulere tiltak for å sikre fremkommelighet for kollektiv på del to av strekningen Hillevåg-Ullandhaug.	Planleg
Rogfk	Verksalmenningen-Kjelvene	Sikre fremkommelighet og prioritering av kollektiv mot Hundvåg og Stavanger øst, og tre av de høyest prioriterte bussrutene. Prosjektet skal sikre en god kobling til prosjektet i Verksgata	Planleg
Rogfk	Universell utforming av holdeplasser på utvalgte ruter	Holdeplassopprusting busslinje 1, 4, 5 7, 8, 24, 25, 26 og 27. Tiltakene kan være ulike fra holdeplass til holdeplass, avhengig av hva som som trengs. Eksempler er ledelinje, oppmerksomhetsfelt, kantstein, oppgradering av busskur med belysning, tavler, snarvei til/fra holdeplass etc. Tiltak på tvers av vegeierskap	Prosjekt
Rogfk	Snarvei til holdeplasser	Gjøre adkomsten for gående til holdeplasser bedre slik at reisetiden blir kortere og totalopplevelsen av kollektivreisen blir bedre.	Prosjekt
Sum			

	Totalkostnad	Påløpt	R. budsjett 2024	2025	2026	2027	2028	Gjenstående
g	45,99	5,57	15,50	10,00	14,92			-
tering	217,88	3,71	3,00	45,00	100,00	66,25		- 0,08
ging	58,43	5,80	5,20	5,00	20,00	15,00	3,00	4,43
ging	180,00	-	1,50	6,00	24,00	24,00	6,88	-
ging	8,97	0,08	4,80	2,00	2,09			-
ging	8,73	0,59	0,50	0,50	5,01			2,13
ging	16,80	0,30	0,30	0,30	11,53			4,37
ging	23,95	-	0,10	2,00	-	2,00	2,00	17,85
g	16,92	-	6,00	10,92	-	-	-	-
g	7,64	-	0,10	7,54	-	-	-	-
g	9,23	0,90	1,00	7,33	-	-	-	-
g	2,00	-	0,10	1,90				-
g	6,62	-	2,00	4,62				-
	20,00			5,00	5,00	5,00	5,00	
ging	500,00	-	-	6,00	13,00	25,00	115,00	341,00
ging	20,00	-	-	5,00	10,00	5,00		-
ging	200,00	-	-	5,00	15,00	50,00	80,00	50,00
tering	20,00	-	-	5,00	5,00	5,00	5,00	-
tering	12,00	-	-	3,00	3,00	3,00	3,00	-
	1 375,16	16,95	40,10	132,11	228,55	200,25	219,88	419,70

Kontakt sekretariat for Bymiljøpakken

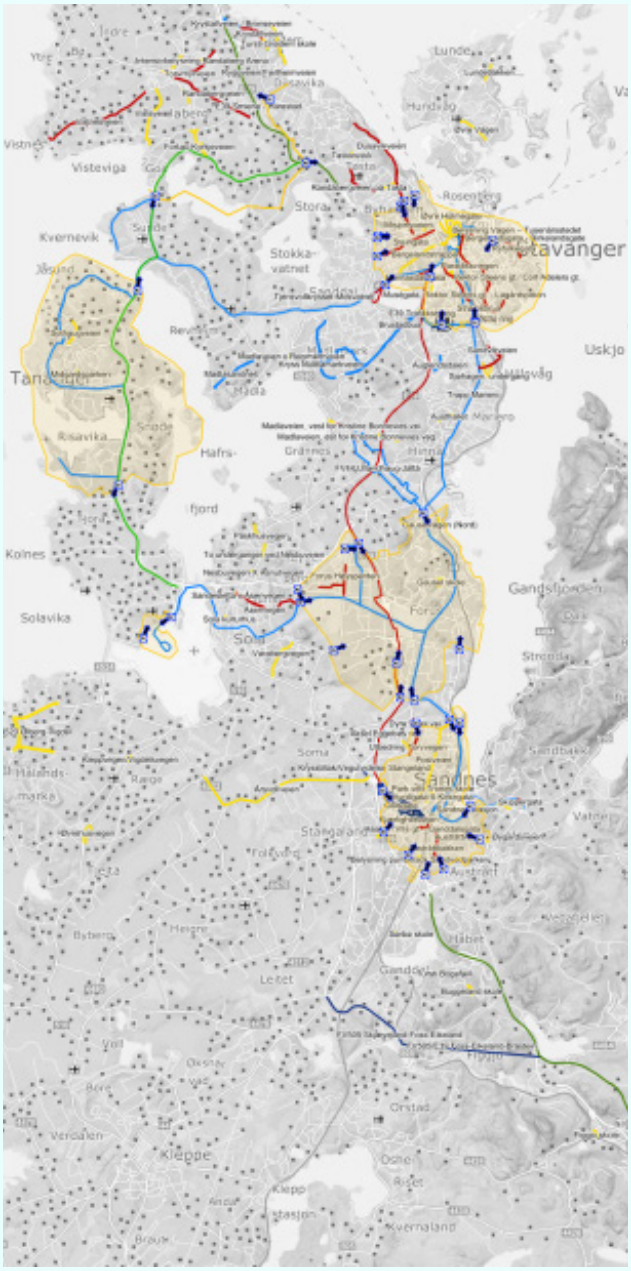
Kristine Gramstad Wedler
Sekretariatsleder
kristine@bymiljøpakken.no
+47 907 69 415

Berit Johnsen
Controller
controller@bymiljøpakken.no
+47 901 17 742

Lene Simonsen
Controller
controller@bymiljøpakken.no
+47 476 32 143

Kjersti Reppen Karlsen
Rådgiver
kjersti@bymiljøpakken.no
+47 948 44 052

Are Hauge Braaten
Kommunikasjonsansvarlig rådgiver
kontakt@bymiljøpakken.no
+47 986 64 231



Et interaktivt kart for Bymiljøpakkens prosjekt finnes på internett.
Klikk her for å se kartet og utforske.

Statsforvaltaren i Rogaland · Rogaland fylkeskommune · Randaberg kommune · SANDNES KOMMUNE · Sola kommune · Stavanger kommune · Jernbane-direktoratet · Statens vegvesen

Bymiljøpakken



Vedlegg: Programområdeprosjekt

Programområdeprosjekt sykkel

Prosjekt: Fv 379/380 Vigdelv/Ølbergv
Beskrivelse:

Formål: Ny gang- og sykkelveg.

Hvor: Fra Håland skole via Ølberg Havneveg til eksisterende GS-veg ved Ølbergvegen.

Hva: 2521 meter gang- og sykkelveg, 3,5m bredde. Omlegging av vei 640 meter, bredde 6,2 meter bredde. 1300m³ natursteinsmurer.

Den nye gang- og sykkelvegen ble åpnet i mai 2024.



Prosjekt: Sandviksveien

Beskrivelse:
Formål: Etablere hevet sykkelfelt og sykkelvei med fortau i Sandvikveien fra fv 44 og til framtidig park. Hensikten er å gjøre det enklere å sykle i Stavanger sentrum ved å bedre syklistenes framkommelighet og sikkerhet.

Hvor: Sandvikveien

Hva: Hevet sykkelfelt og sykkelvei med fortau. Strekning 1 tosidig sykkelfelt (2,2 m) og fortau. Systemskifte mellom strekning 1 og 2 til sykkelvei med fortau. Delstrekning 3 sykkelvei og turvei. Systemskifte begrunnes ut fra begrensninger for mulighet til arealinngrep og endring i adkomst til Felleskjøpet.



Prosjekt: Rektor Steens gate (kv 1834)/Cort Adelers gate (kv 1167)
Beskrivelse:
Formål: Etablere sykkelgate med begrenset biltrafikk. Hensikten er å bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel.

Hvor: Cort Adlers (kv 1167) gate og Rektor Steens gate (kv 1834) fra Madlaveien (fv 509) og Muségata (fv 421)

Hva: Sykkelgate med begrenset biltrafikk



Prosjekt: Hannasdalsgate del 2

Beskrivelse:

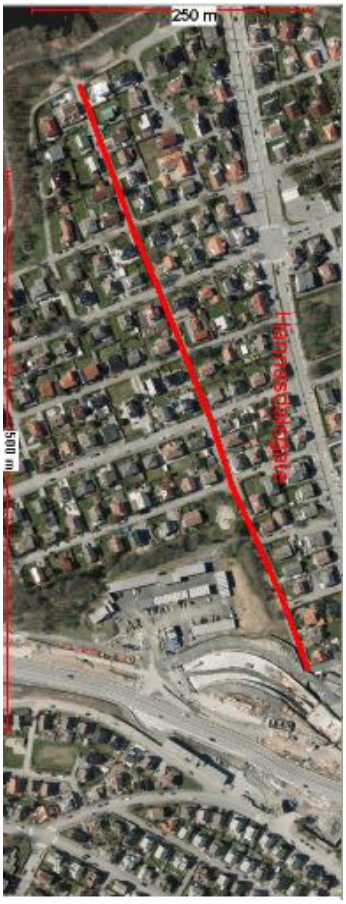
Formål: Etablere sykkelgatemed begrenset biltrafikk.

Hensikten er å gjøre det enklere å sykle i Stavanger sentrum ved å bedre syklistenes framkommelighet og sikkerhet. Erstatning for egen sykkelstrasé i Bussveien. Påkobling til Sykkelstamveien.

Hvor: Hannasdalsgate

Hva: Sykkelgate med begrenset trafikk. (sykkelprioritert gate)

Sykkelgate med begrenset trafikk, fortrinnsvis forkjørsregulert. Løsningen er i tråd med sykkelstrategiens anbefalinger. For å kunne bruke hele bredden noen steder må litt av hageareal brukes. Dette er areal som er kommunalt eid, men som brukes privat. Det er regulert fortau, men ikke opparbeidet.



Prosjekt: Krystallveien
Beskrivelse:

Formålet: Utvide sykkelnettet på Grødem og utbedre kollektivtrasé.

Hvor: Krystallveien i Randaberg fra Torvmyrveien i sørøst til Bronseveien i vest.

Hva: Valg av løsning vil avklares i reguleringsplan.



Prosjekt: Åsenvegen

Beskrivelse:

Formål: Gjøre det enklere å sykle, og bedre fremkommeligheten og forutsigbarheten for syklister. En bieffekt er at gående adskilles i eget felt.

Hvor: Åsenvegen fra Sandesletta til Skadbergvegen.

Hva: Hvilken type sykkelløsning må vurderes ut fra hva det er plass til, og hva som er mest hensiktsmessig. Foreløpig vurdering er enveisregulert sykkelveg med fortau (opphøyd sykkelfelt) på begge sider der dette er mulig.

Åsenvegen er en del av en hovedrute fra Tananger og Risavika mot Forus. I dag er koblingen fra Sømmevågen mot Åsenvegen kronglete for syklister. Røde linjer viser hvor det bør komme et sykkeltilbud. I dette prosjektet reguleres strekningen fra Sandesletta til Skadbergveien. Strekningen videre mot Forus er aktuell som bussveitrasè og vil eventuelt bli tilrettelagt for syklister som en del av det prosjektet.

Framtidig løsning forventes å bli mer forutsigbar for barn og unge og syklister på vei til skole, idrettsanlegg og arbeidsområdet på Forus.



Prosjekt: Steingata



Beskrivelse:

Formål: Gjøre det enklere å sykle i Stavanger sentrum. Bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort.

Hvor: Steingata fra Møllegata til Øvre Stokkavei.

Hva: Etablere sykkelprioritert gate.

Prosjekt: Musègata, fra Paradis stasjon



Beskrivelse:

Formål: Sykkelgate med begrenset biltrafikk. Hensikten er å bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel.

Hvor: Muségata fra Rektor Steens gate til Lagårdsveien

Hva: Etablere sykkelgate med begrenset biltrafikk, alternativt sykkelfelt i nordgående retning (oppover bakken).

Prosjekt: Vistnesveien



Beskrivelse:

Formål: Etablere en adskilt, trafikksikker gang- og sykkelløsning fra sentrum av Randaberg til viktige kultur- og naturverdier i kommunen (f.eks. Vistnestunet).

Hvor: Vistnesveien, fra rett vest for Randaberg sentrum og til Vistnesvågen.

Hva: Bygge tradisjonell gang- og sykkelvei.

Prosjekt: Oalsgata

Beskrivelse:

Formål Tilrettelegge for en høyverdig gange- og sykkelstrekning for å kunne trafikkere strekningen med høy fremkommelig, brukeropplevelse og trafikksikkerhet.

Hvor: Planområdet går langs fv. 334 Oalsgata, fra planlagt kryss mellom Folkvordveien og Solaveien i vest, til jernbanebrua i Sandnes sentrum.

Hva: Enveisregulert sykkelveg med fortau.

Prosjektbeskrivelse: I dag deler syklende og gående det samme arealet i Oalsgata som har ulike systemer, kvalitet og bredde. Strekningen blir en viktig kobling mellom Sykkelstamvegen langs E39 og Sandnes sentrum, og vil være en hovedadkomstveg til sentrum for syklister. Strekningen som regnes som en ulykkestrekning i dag, mangler et tilfredsstillende tilbud for de myke trafikantene langs hovedsykkelruten.

Prosjektet legger opp til ensidig sykkelveg på 2,2 meter med fortau som hovedsakelig vil ha en bredde på 2,75 meter på nordsiden og 3,0 meter på sørsiden av vegen. Det legges til rette for å etablere midtrabatt på hele strekningen, og samtlige av de eksisterende hovedkryssene i Oalsgata opprettholdes som i dag, men mange av kryssene får et forlenget venstresvingefelt. I tillegg vil over 20 avkjørsler og seks samleveger få stengt/ endret avkjørsel, og flere av kryssene vil bli utbedret. Det er derfor nødvendig med tiltak i sidevegnettet for sikre nye adkomstløsninger, og for å oppnå en tilfredsstillende trafikksikkerhet. Bredden på Oalsgata er i dag mellom ca. 14 meter til 21 meter, og som følge av prosjektet vil den utvides til å variere mellom ca. 21 meter til 27 meter. Utvidelsen av vegens tverrsnitt medfører innløsning av 17 boliger, 17 garasjer og to næringseiendommer.



Prosjekt: Dyre Vaas vei

Beskrivelse:

Formål: Etablere ny hovedsykkelrute sentralt på Varatun i Sandnes.

Hvor: Fra Bedriftsveien i nord, langs Dyre Vaas vei til Børskådå og Sandnes Idrettspark i sør.

Hva: Etablere sykkelvei med fortau/tursti



Prosjekt: Madlaveien øst for Kristine Bonnevies veg

Beskrivelse:
Formål: Delprosjekt i å etablere sammenhengende sykkelveg med fortau til Nye SUS, Sykkelstamvegen og Jåttåvågen.

Hvor: Hafrsfjordruta – Madlaveien øst for Kristine Bonnevies vei.

Hva: Etablere sykkelveg med fortau.



Prosjekt: Bergelandsgata – Birkelandsgata

Beskrivelse:

Formål: Oppgrader bygate, og etablere sykkelprioritert gate i tråd med sykkelstrategi. Tiltaket vil gjøre det enklere, sikrere og mer attraktiv å gå og sykle i Stavanger sentrum. Hensikten er å bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel, og å gjøre det attraktivt å gå og oppholde seg i gata. Det legges også opp til fordrøyning og grønne elementer i gata.



Hvor: Bergelandsgata og Birkelandsgata, Storhaug bydel (Stavanger sentrum)

Hva: Etablere sykkelprioritert gate

Prosjekt: Hjelmelandsgata

Beskrivelse:

Formål: Etablere sykkelfelt. Parkering struktureres på strekningen. Tiltaket vil gjøre det enklere og sikrere å sykle i sentrale deler av Stavanger, til skoler, sentrumskjernen og Stavanger øst. Det vil bedre syklistenes framkommelighet og komfort på sykkelnettet. Det bedrer forholdene for gående, kollektivtrafikk, fordrøyning og grønne elementer.



Hvor: Hjelmelandsgata (kv 1411) i Stavanger.

Hva: Sykkelfelt.

Prosjekt: Dusavikveien fra Christian Bjellands gate til Gabbroveien

Beskrivelse:

Formål: Etablere sykkelfelt. Hensikten er å gjøre det enklere å sykle og bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel.



Hvor: Dusavikveien i Stavanger (fv 411) fra Christian Bjellandsgate (kv. 1161) til Gabbroveien (fv 412), Tasta bydel.

Hva: Sykkelfelt med rødt dekke 1,8 meter. Ensidig fortau 2,5 meter.

Prosjekt: Løwenstrasse (Fv 4532)

Beskrivelse:

Formål: Etablere et tilbud for syklister og gående langs en viktig sykkeltrase på Forus/Lura hvor det har manglet et helhetlig tilbud for myke trafikanter.



Hvor: Fra Fv 4526 Forusbeen til Fv 44 Forussletta.

Hva: Etablere sammenhengende sykkelveg med fortau langs Løwenstrasse, med kobling til Sykkelstamvegen og Bussveien. Prosjektet er et samarbeid mellom Sandnes kommune og Forus Næringspark hvor deler av strekningen finansieres som rekkefølgekrav. Disse er markert med blått i figuren. Bymiljøpakken finansierer delstrekninger markert med rødt slik at det blir et helhetlig tilbud fra Bussveien langs Forussletta og til Forusbeen. Sandnes

Prosjekt: St. Olavsgate og Jærveien (Fv44)

Beskrivelse:

Formål: Etablere tilbud til syklister på en strekning inn mot Sandnes sentrum fra sør, hvor tilretteleggingen delvis mangler og delvis ikke er separert fra gående.

Hvor: Fra Oalsgata til kryss med Telthusveien

Hva: Etablere tosidig sykkelfelt på strekningen. Gjøre veien om til bygate. Kryssutbedring. Fartsdempende tiltak. Utbedring av fortau.



Prosjekt: Misjonsveien

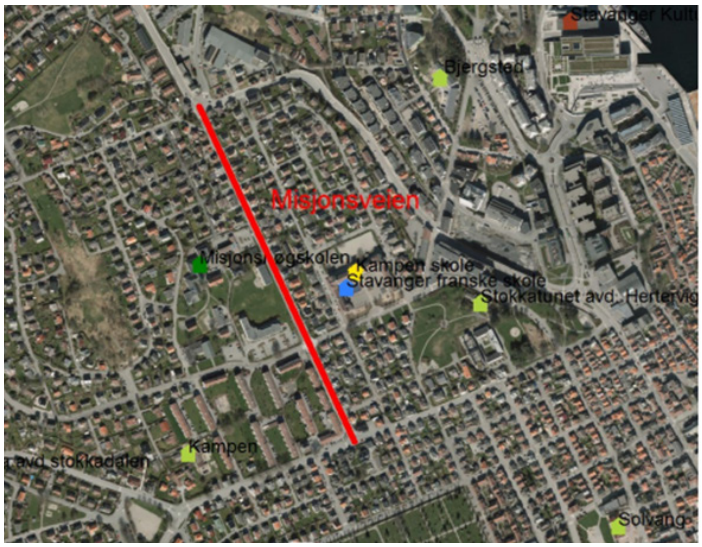
Beskrivelse:

Formål: Etablere sykkelfelt. Hensikten er å gjøre det enklere å sykle, og bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel. Misjonsveien forbinder Tastaruta og Byfjordruta mot sentrum vest og Sykkelstamveien.

Hvor: Misjonsveien (fv 414) fra krysset Randabergveien (fv 446) /Christian Bjellands gate (kv. 1161) til Stokkaveien (fv. 415). Tasta bydel.

Hva: Sykkelfelt (hevet sykkelfelt)

Prosjektet er tildelt planmidler i Bymiljøpakken og er under regulering.



Prosjekt: Christian Bjellandsgate

Beskrivelse:

Formål: Etablere sykkelprioritert gate. Hensikten er å gjøre det enklere å sykle, og bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel. Christian Bjellands gate forbinder Byfjordruta og Tastaruta mot sentrum vest og Sykkelstamveien.

Hvor: Christian Bjellands gate (kv. 1161), Tasta bydel

Hva: Det vil bli etablere sykkel prioritert gate i tråd med prinsipper i sykkelstrategien, med tosidig fortau, og strukturert ensidig parkering. Det legges også opp til fordrøyning og grønne elementer i gata.



Prosjekt: Opheimsgata
Beskrivelse:

Formål: Etablere sykkelprioritert gate. Hensikten er å gjøre det enklere å sykle i Stavanger sentrum ved å bedre syklistenes framkommelighet og sikkerhet. Prosjektet vil oppgradere bynær boliggate og gjøre det enklere, sikrere og mer attraktiv å gå og sykle. Denne gata binder Hundvåg og Storhaug bydeler på tvers mot Våland, Sykkelstamvegen og i sentrum. Tiltaket vil også bidra til å gjøre det attraktivt å gå og oppholde seg i gata. Det legges opp til fordrøyning og grønne elementer i gata.

Hvor: Fra Krysset Hjelmelandgata til krysset Bratteberggata (kv 1117) og fram til Pedersgata (kv 1789) som vist med gul strek på bildet. Delstrekningen markert med blått er under utbygging ved Stavanger kommune.

Hva: Etablere sykkelprioritert gate og strukturere parkering



Prosjekt: Randabergveien på Tasta

Beskrivelse:

Formål: Etablere sykkelveg med fortau. Hensikten er å gjøre det enklere å sykle og bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel.

Hvor: Randabergveien (fv 446) Fra Sjøveien (kv. 1907) til Gjerdeveien (fv 412). Tasta bydel

Hva: Sykkelveg med fortau

Prosjektet er tildelt planmidler i Bymiljøpakken og er under regulering.



Prosjekt: Torfæus' gate

Beskrivelse:

Formål: Etablere sykkelgate med begrenset biltrafikk (sykkelprioritert gate) og sykkelveg med fortau. Hensikten er å gjøre det enklere å sykle, og bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel. Torfæus' gate fører videre fra Tastaruta og Byfjordruta via Misjonsveien og Steingata mot sentrum vest og til Sykkelstamveien.

Hvor: Torfæus' gate (kv 2090) fra krysset Steingata (kv 1981) til Madlaveien, Olav Nilsons gate, Kannikgata (kv1491) til Solagata og påkobling Sykkelstamveien. Eiganes og Våland bydel.

Hva: Sykkelgate med begrenset biltrafikk og sykkelveg med fortau.



Prosjekt: Peder Klows gate

Beskrivelse:

Formål: Utbedre sammenheng, trafikksikkerhet og komfort på hovednett for sykkel. Strekningen er del av sentrumsnær hovedsykkelnett, Sørmarksruta og Indre Ring (kopler sammen Våland og Storhaug). Kopler på Sykkelstamveien. Strekningen mangler tilrettelegging for sykkel. Siste lenke av flere allerede opparbeidete sykkeltraseer og vil skape sammenheng i nettet.



Hvor: Tjodolvs gate ved undergang Madlaveien til Lagårdskleivå.

Hva: Etablere sykkelprioritert gate.

Programområdeprosjekt gange

Prosjekt: Bøveien fortau

Beskrivelse:

Formål: Etablere sammenhengende fortau

Hvor: Sentrum - Bøveien

Hva: Etablere 155 meter langt, 2.5 meter bredt fortau i Bøveien



Prosjekt: **Madlaveien x Regimentsvegen**

Beskrivelse:

Formål Øke tryggheten og fremkommeligheten for myke trafikanter.

Hvor: Møllebukta

Hva: Ny rundkjøring og forbedret løsning for myke trafikanter



Prosjekt: Hetlandsgata

Beskrivelse:

Formål: Bedre forhold for gående fra/til Stavanger sentrum fra Storhaug.

Hvor: Hetlandsgata, fra og med kryss Vaisenhusgata – til og med kryss Kongsteinsgata. Gangakse fra/til sentrum fra Storhaug.

Hva: Fortau, tosidig. Innsnevring av gateløp. Ca. 85 meter. Samt flytting og etablering av fotgjengerfelt i Bergelandsgata.

Tosidig fortau, innsnevring kryss, fjerne gateparkering.



Prosjekt: Klubbselskapet. Trapp forlengelse St. Olavskvartalet og Olav Kyrres gate

2020

Beskrivelse:

Formål: Etablere en trapp mellom St. Olavs-kvartalet og Olav Kyrres gate. En trapp forbindelse vil skape en mer intuitiv bevegelse mellom disse to gatene.

Hvor: Fra Arne Rettedalsgate til Olavskleivå. Arealet er i dag parkareal og parkeringsplasser tilhørende Det Stavangerske Klubbselskab.

Hva: Ønsker å lage mulighetsstudie for et trappeanlegg med mulighet for rampe eller hjulspor i trapp, samt grunnerverv og bygging. Henger sammen med eksisterende prosjekt i Arne Rettedals gate (fortau). Trenger muligens frikjøp av 6 p-plasser (inkludert i kostnadsoverslag). Dialog med grunneiere pågår.



Prosjekt: Arne Rettedals gate

Beskrivelse:

Formål: Bedre framkommelighet, sikkerhet og attraktivitet gående til Stavanger sentrum.

Hvor: Arne Rettedals gate fra Løkkeveien til St. Olavsgate på nordsiden av veien. Fra St. Olavsgate på sørsiden av veien ned til rundkjøring med Haakon VIIs gate.

Hva: Rehabilitering og utvidelse av eksisterende fortau (ikke gange og sykkelveg) som er smalt.



Prosjekt: Gågate i Øvre Holmegate

Beskrivelse:

Formål: Bedre forholdene for gående i Øvre Holmegate (Stavanger sentrum).

Hvor: Øvre Holmegate

Hva: Gågate i Stavanger sentrum. Prosjektet lå i årsbudsjett for 2019

Gågate med mål om å bedre forholdene for gående i Øvre Holmegate i Stavanger sentrum.



Prosjekt: Tungenesveien

Beskrivelse



Formål: Skolevei/sentrum. bedre trygghet for gående og syklende. Autovernet er lavt med stor åpning under. Stor fallhøyde og oppleves utrygg.

Hvor: Sentrum/Harestad

Hva: Montere nytt rekkverk langs gang- og sykkelvei.

Prosjekt: Forbindelse Torvveien



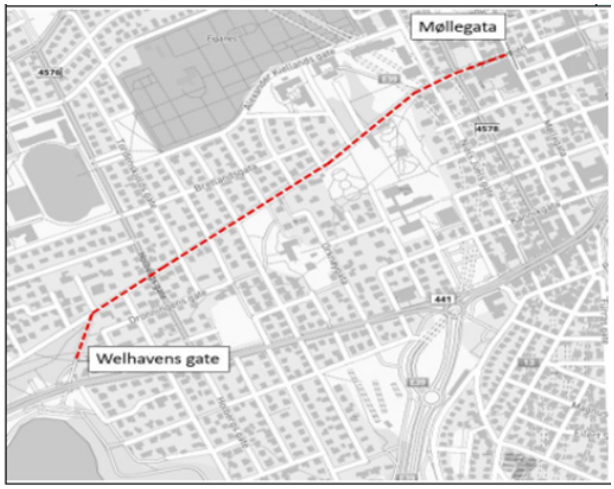
Beskrivelse: Oppgradering forbindelse fra stadionområdet/Smeaheia til Somaveien

Formål: Styrke forbindelsen mellom målpunkter i Smeaheia. Skånsom oppgradering av eldre, verneverdig forbindelse i henhold til kommunedelplan for kulturminner.

Hvor: Mellom bebyggelsen i Bråtet på Smeaheia, sørøstover til Smeaheiveien.

Hva: Utbedring av forbindelse mellom tettbebyggelsen, skole og bussholdeplasser

Prosjekt: Eiganesveien



Beskrivelse: Oppgradere nytt fortau (Stavanger)

Formål: Nytt fortau og oppgradering av smalt fortau 1200 meter.

Hvor: Eiganesveien, Møllegate. - Welhavensgate

Hva: Ensidig fortau, nytt på delstrekk, der det er fortau i dag er det veldig smalt og trenger utvidelse. Vurdere smalere kjørebane. Må bevare trær på fortau. Hovedgangnett mot Stavanger sentrum, skolevei.

Omlegging av nedre del av Kirkegata til gågate i tråd med sentrumsplanen, samt økt

attraktivitet på forbindelse fra jernbaneundergang til Vågsgata (langs parken på Ruten).

Helhetlig plan og opparbeiding av hele gateløpet med sikte på prioritet for gående.

Prosjekt: Ungdomsaksen nedre del

Beskrivelse: Mer areal til gående (Sandnes)

Formål: Etablere en attraktiv, trafikksikker og fotgjengerprioritert gangforbindelse til Ruten fra øst. Øke attraktiviteten til gangnettet i sentrum, og forbedre koblingen fra øst til vest forgående. Lage attraktiv og trafikksikker gangforbindelse på den mest sentrumsnære delen av forbindelsen mellom Sandnes videregående skole/ Giskehallen, Sentrum/Ruten og Vågen videregående/Kulturskolen.

Hvor: Kirkegata i Sandnes sentrum på strekket fra Storgata og til jernundergang samt videre langs parken på Ruten til nylig oppgardert gågate i Vågsgata. Blått viser ungdomsaksen og rødt marker strekningen dette prosjektet omhandler. Grønne punkter markerer viktige kollektivknutepunkt i sentrum med Sandnes sentrum jernbanestasjon, Ruten kollektivterminal og fremtidige bussveistasjon på Olav Vs plass (i nord) og i Julie Eges gate (i øst).

Hva: Omlegging av nedre del av Kirkegata til gågate i tråd med sentrumsplanen, samt økt attraktivitet på forbindelse fra jernbaneundergang til Vågsgata (langs parken på Ruten).Helhetlig plan og opparbeiding av hele gateløpet med sikte på prioritet for gående.

Kartutsnitt over ungdomsaksen. Rødt viser strekningen dette prosjektet omfatter; Kirkegata fr Storgata til St. Olavs gate og forbindelsen videre til Vågsgata.



Prosjekt: Ny trase for Randabergveien i Randaberg

Beskrivelse: Etablere ny trase og gjøre om eksisterende trase til torgareal foran kirken



Formål: Randabergveien mellom Vistnesveien og Torvmyrveien/Bøveien skiller i dag Randaberg kirke fra torget. Det er vedtatt å etablere en ny forbindelse mellom kirkegården og den gamle skoletomten i øst, slik at torget kan utvides til kirketrappen.

Hvor: Midt i Randaberg sentrum, mellom kirkegården og planlagt sentrumsområde, og mellom kirken og dagens torg.

Hva: prosjektering og utbygging av ny veiforbindelse, omgjøring av dagens vei foran kirken til torgareal

Prosjekt: Etablere utendørs heis i Stavanger
Beskrivelse: Etablere utendørs heis mellom Lars Hertervigs gate og Olav Kyrres gate



Formål: Utvendig heis i tilknytning til Olav Kyrresgate 19 for å etablere universell forbindelse for gående mellom Olav Kyrres gate og Lars Hertevigsgate. Gi en god UU forbindelse mellom Stavanger sentrum og omkringliggende bydeler. Binder sammen Rådhuskvartalet bestående av Olav Kyrresgate 23, Herbarium, Olav Kyrres gate 19 og Rådhuset.

Hvor: Ligger parallelt med Kleivatrappene som knytter sammen Lars Hertevigsgate og Olav Kyrres gate gjennom Øvre Kleivegate, mellom Olav Kyrres gate 19 og Rådhuset. Flere muligheter 1. mellom Olav Kyrres gate 19 og Rådhuset 2. mellom Olav Kyrres gate og Herbarium.

Hva: Offentlig tilgjengelig heis som er åpen hele døgnet. Status: Det er gjort et forprosjekt, men kommunen skal se på mulige løsninger og konsepter.

Prosjekt:Snarvei Frøyerveien til Åsveien

Beskrivelse: Etablere snarvei (Sandnes)



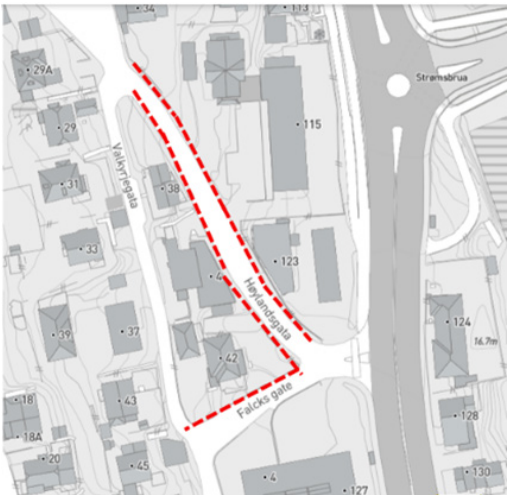
Formål: Styrke forbindelsen mellom bussens endeholdeplass, skoleveg og gangnett generelt i øvre Åsveien. Forbinde Åsveien og Frøyerveien. Første etappe av en lengre snarvei til Hanahagen og ned til bydelssentrum og skole.

Hvor: Mellom bussens snuplass/ endeholdeplass i Åsveien og Frøyerveien.

Hva: Oppgradering av eksisterende sti fra Åsveien der bussen snur. Skånsom bearbeiding av terreng for å ikke forverre forholdene for eksisterende trær. Fra Åsveien og ned til felles adkomstveg bruke uvalsa asfalt på hovedstrekket. Bedrer tilgjengelighet og hindrer utvasking av fortau i Åsveien. Resterende del av tursti bruke Røynebergmasse fk 0-8. Mulig omregulering av felles atkomstveg

Prosjekt: Falcksgate og Høylandsgata

Beskrivelse: Etablere fortau (Stavanger)



Formål: Etablere fortau i Falcks gate og oppgradere eksisterende fortau i Høylandsgata. Begge trassene er viktig forbindelser til bussveien.

Hvor: Falcks gate og Høylands gata

Hva: Etablere fortau i Falcks gate og oppgradere til tosidig fortau i Høylands gata.

Prosjekt: Gustav Vigelands vei

Beskrivelse: Fortau og kryssutbedring (RFK)

Formål: Bedre fremkommelighet for gående.

Hvor: På Stokka i Stavanger nær tur- og friområder og holdeplass for rute 14.

Hva: Bygge regulert fortau langs fv. 4572 Gustav Vigelands vei og bygge om krysset med Hans Gudes vei. Vurdere reguleringsendring for å fjerne lomme og utvide fortausbredden og få et strammere kryss.



Prosjekt: Turvei Lyngholen til Stokkelandsvantnet

Beskrivelse: Etablere turveg (Sandnes)

Formål: Knytte Bogafjell og Ganddal tettere sammen. Ny forbindelse for gående og syklende til og fra Bogafjell til lokalsenteret, bussruter og togstasjonen på Ganddal og friområdet Stokkalandsvatnet.

Hvor: Mellom Lyngholen og Bogafjellhallen og Bogafjell kirke til tursti rundt Stokkelandsvannet.

Hva: Ny turveg med lys fra eksisterende gang- og sykkelveg nord og sør for Lyngholen over kommunalt friområde som blir beitet av sauer, og til dagens turveg rundt Stokkelandsvannet. Turvegen vil hele tiden gå i kommunalt areal og utenfor adkomstvegen til gårdsbruket på Holane.



Programområdeprosjekt trafikksikkerhet



Prosjekt: Sjøhagen Undergang

Beskrivelse:

Formål: Øke trafikksikkerheten for myke trafikanter gjennom etablering av undergang under Sandvikveien.

Hvor: Undergang langs Sjøhagen under Sandvikveien

Hva: Undergang langs Sjøhagen under utbygging. Sjøhagen vil være stengt i byggeperioden. Det har derfor vært nødvendig å etablere alternativ veg gjennom Hillevåg Næringspark før oppstart av byggeperioden.



Prosjekt: Lundebakken

Beskrivelse:

Formål: Etablere fortau.

Hvor: Lundebakken på Hundvåg.

Hva: Stavanger kommune ønsker å etablere nytt fortau langs Lundebakken for å øke trafikksikkerheten. Lundebakken er brukt som skoleveg og som tilkomst til friluftsområdene på Lunde.

Prosjekt: Gauselvågen (Nord)

Beskrivelse:

Formål: Etablere fortau.

Hvor: Nordlig del av Gauselvågen.

Hva: Stavanger kommune arbeider med å etablere fortau på strekningen Gauselvågen. Gauselvågen Nord del 1 er under bygging. Del 2 tildeles midler i denne rulleringen av handlingsprogrammet.



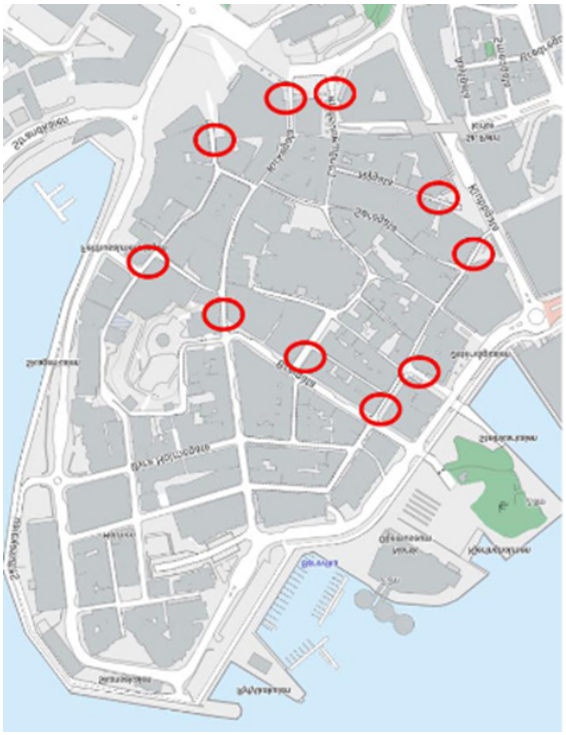
Prosjekt: Stavanger sentrum, etablere pullerter

Beskrivelse:

Formål: Forhindre/begrense innkjøring i gågatenettet i Stavanger sentrum.

Hvor: Pullertene vil bli plassert rundt gågatenettet og vågen i Stavanger sentrum.

Hva: Pullertene vil kunne heves og senkes, slik at varelevering vil ha adkomst i avtalte tidsrom. Prosjektet er en del av sentrumsplanen.

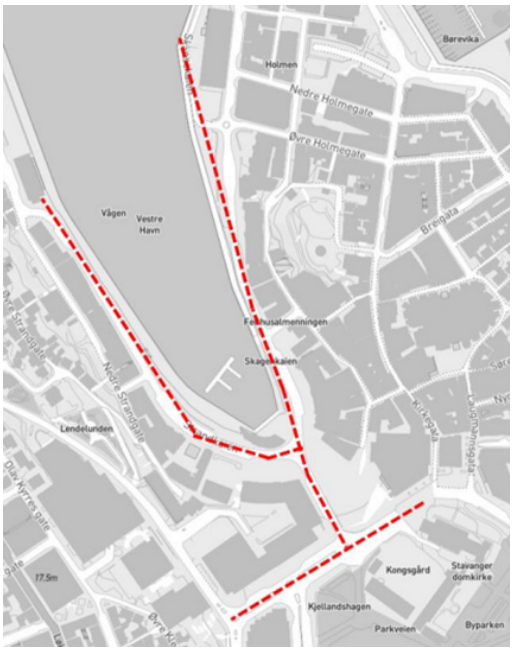


Prosjekt: Belysning Vågen – tusenårsstedet
Beskrivelse:

Formål: Prosjektet er en del av Stavangers lysplan som skal gjøre sentrum tryggere og mer attraktivt.

Hvor: Haakon VII, Tusenårstedet og Vågen.

Hva: Prosjektet innebærer intensivbelysning/ forsterket belysning ved fotgjengerfelt, belysning av sjøfartsbygg (fasader), forbedret belysning fra Haakon VIIs gate til Domkirkeplassen og etablering av historisk lykt. Her er det ulike behov som må vurderes i sammenheng for å få god belysning av et av byens viktigste rom.



Prosjekt: E39 Trafikkstyring

Beskrivelse:

Formål: Forbedre fremkommeligheten, trygghet og trafikksikkerhet for harde trafikanter på strekningen av E39. Målet med trafikkstyring er å begrense innmatingen på E39, slik at en ikke bryter kapasitetsgrensen. Tiltaket skal forebygge ulykker.

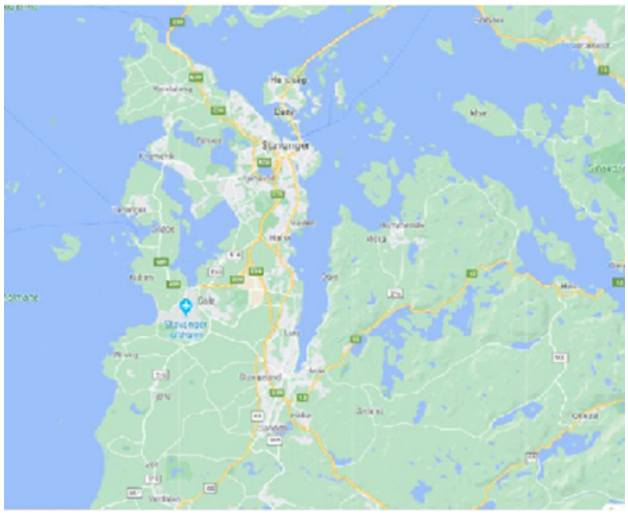


Hvor: E39 mellom Tasta (Stavanger) og Bogafjell (Sandnes). Første sted hvor dette er prøvd ut er sørgående retning ved Schancheholen.

Hva: Tilfartskontroll og variable fartsgrenser. Tilfartskontroll betyr at det styres hvor mye trafikk som kjører inn på motorveien med et trafikklys på påkjøringsrampene. Variabel fartsgrense innebærer å sette ned hastighet når trafikkvolum nærmer seg kapasitetsgrensen. Det skal benyttes ITS (Intelligent transportsystem og service) til å:

- Redusere antall ulykker på E39 (20-30 %)
- Trafikkflyt
- Mindre køer
- Mer miljøvennlig transport.

Prosjekt: Trafikksikkerhet ungdomsskoleveg



Beskrivelse:

Formål: Skoleveg med trafikksikkerhetsutfordringer

Hvor: ca. 500 meter omkrets av alle ungdomsskolene på nord-Jæren.

Hva: Systematisk trafikksikkerhetsgjennomgang av de mest benyttede skoleveiene. Tiltak uføres på bakgrunn av gjennomgangen. Blant annet bedre siktforhold, lavere fartsnivå, mer trafikksikre og tryggere krysningspunkt, bedre belysning.

Prosjekt: Grannessletta x Madlaveien



Beskrivelse:

Formål: Øke tryggheten og fremkommeligheten for myke trafikanter.

Hvor: Grannes.

Hva: Etablere sykkelveg med fortau og utbedre kryss.

Prosjekt: To underganger Nesbuveien



Beskrivelse:

Formål: Øke tryggheten og fremkommeligheten for myke trafikanter.

Hvor: Røyneberg i Sola kommune.

Hva: Utbedring av to underganger, Bypassløsning, utvide gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau.

Prosjekt: Oddahagen



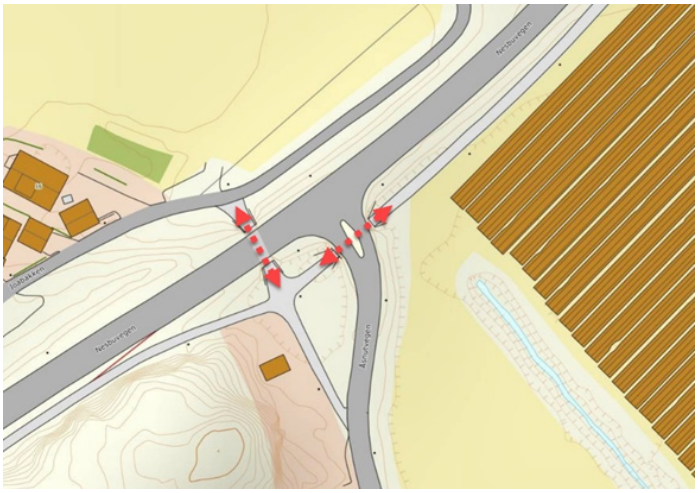
Beskrivelse:

Formål: Bedre trafikksikkerheten for myke trafikanter på strekning med mye tungtransport til og fra industriområdet i enden av veien.

Hvor: Oddahagen

Hva: Det skal opparbeides fortau og krysset Oddahagen/Forusskogen skal utbedres.

Prosjekt: Nesbuvegen x Åsnutvegen



Beskrivelse:

Formål: Bedre trafikksikkerheten i kryss og kulvert, der jobbsyklister møter skolebarn og besøkende til Sola idrettspark (velodrom m.m.).

Hvor: Sola kommune, i krysset mellom Nesbuvegen og Åsnutvegen.

Hva: Utskifting og oppgradering av to stykk kulvert/undergang for gående- og syklende under Nesbuvegen og Åsnutvegen.

Prosjekt: Påskhusvegen
Beskrivelse:



Formål: Bedre trafikksikkerheten i en mye brukt boliggate og skolevei.

Hvor: Påskhusvegen på Sola.

Hva: Etablere fortau og oppgradere krysset til Nesbuvegen. Prosjektet er kun delfinansiert av Bymiljøpakken, da det også omfatter VVA.

Prosjekt: Auglendsveien

Beskrivelse:

Formål: Øke trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper bedre belysning i et område med stor trafikk av gående, syklende og kjørende.

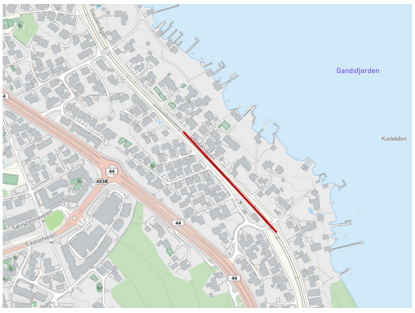


Hvor: Auglendsveien i Stavanger.

Hva: Etablere ny belysning på hele strekningen og forsterket belysning i 7 gangfelt.

Prosjekt: Gauselvågen Nord Del 2

Beskrivelse:



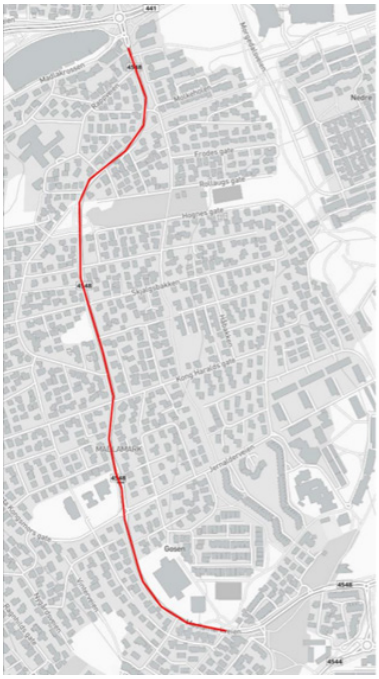
Formål: Øke trafikksikkerheten for myke trafikanter ved å separere gående og syklende i område med mange syklister.

Hvor: Fra Gauselvågen Nord del 1 til Gauselkneiken

Hva: Etablere fortau.

Prosjekt: Madlamark

Beskrivelse:



Formål: Øke trafikksikkerheten i stort boligområde med mange myke trafikanter.

Hvor: Madlamarkveien i Stavanger.

Hva: Etablere forsterket belysning av gangfelt og endre fartsreduserende tiltak. Behov for kryssoppstramming vurderes.



Prosjekt: Gjerdeveien - krysningspunkt

Beskrivelse:

Formål: Fremme gange og trafikksikkerhet ved å dempe hastigheten og bedre belysning på strekningen.

Hvor: Gjerdeveien i Stavanger.

Hva: Etablere fem opphøyde gangfelt og forsterke belysningen i tre rundkjøringer.



Prosjekt: Høgeveien

Beskrivelse:
Formål: Bedre trafikksikkerheten for gående ved å etablere fortau der dette mangler på strekningen.

Hvor: Høgeveien i Stavanger, fra Neptun veien til Soltunveien

Hva: Etablere fortau i i de deler av gaten hvor dette mangler.

Programområdeprosjekt kollektiv

Prosjekt: Auglendsdalen

Beskrivelse:

Formål: Bedre fremkommeligheten for rute 11 inn rundkjøringen til Haugåsveien.

Hvor: Auglendsdalen, vei 4550. Fra Haugåsveien ned til rundkjøring.

Hva: Ensidig kollektivfelt i nordgående retning inn mot krysset

med Haugåsveien, i tiltaket tar også med seg sykkelvei og fortau

på østsiden av veien. Dette er samme side som kollektivfeltet.



Prosjekt: Kongssgata og Klubbgata

Beskrivelse:

Formål: Etablere bussgate

Hvor: Kongsgata og Klubbgata

Hva: Stenge gata for biltrafikk og etablere nytt fundament og belegg.



Prosjekt: Verksgata

Beskrivelse:

Formål: Sikre fremkommelighet for kollektivtransport i korridor øst. Ivareta trafikksikkerhet og redusere villkryssinger. Flytting av inn- og utkjøring til parkeringshuset vil flytte personbiltrafikken bort fra kryss Klubbgata.

Hvor: Parsellen går fra kryss Verksgata v/ Klubbgata/Østervågkaien til kryss Langgata i øst

(~150 meter)

Hva: Bygge kollektivfelt og trygge krysningspunkt for mye trafikanter. Flytte inn- og utkjøring til parkeringshus Jorenholmen.



Prosjekt: Gravarsveien



Beskrivelse:

Formål:_Bedre kø-situasjoner i rushtid. Dette vil øke fremover etter som trafikken legges om i sentrum. Legge til rette for kollektivtrafikk fra sør med egne kollektivfelt.

Hvor: Fv 4492 Gravarsveien fra kryss Austråttbakken/Hoveveien til nytt kryss Julie Eges gate.

Hva: Etablere sidestilte kollektivfelt på strekningen tilsvarende løsning som planlegges i forbindelse med Bussveien linje 1 nord for Julie Eges gate.

Prosjekt: Bussprioritering signalanlegg Nord-Jæren

Beskrivelse:

Formål: Prioritering av buss i signalanlegg._

Hvor: kartlegges fortløpende

Hva: Gjennomgang og tiltak for å prioritere bussen

Prosjekt: Hagafjell

Beskrivelse:

Formål: Å forbedre bussens fremkommelighet og redusere forsinkelser

Hvor: Nord for holdeplassen Hagafjell i Randaberg kommune, Torvmyrveien.

Hva: Utvidelse fra ett til to kjørefelt.



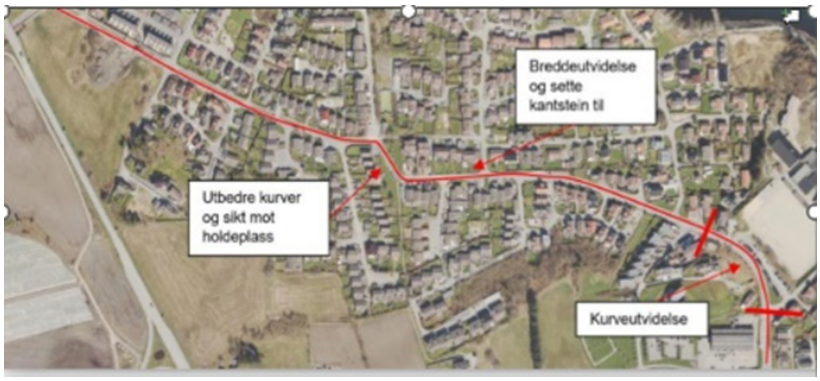
Prosjekt: Krystallveien/Bronseveien

Beskrivelse:

Formål: Å forbedre bussens fremkommelighet og redusere forsinkelser. Sees i sammenheng med sykkeltiltak på samme strekning.

Hvor: Strekning mellom holdeplassene Torvmyrveien og Harestadvika

Hva: En kombinasjon av mindre tiltak langs strekningen



Prosjekt: Korridor øst Holmen

Beskrivelse:

Formål:_Etablere busstilbud og endeholdeplass på Holmen i Stavanger sentrum

Hvor: Klubbgata til Holmen

Hva: Etablere tre busslommer og snuplass for buss.



Prosjekt: Folkeviseveien

Beskrivelse:

Formål: Oppgradere seks holdeplasser

Hvor: Folkeviseveien, Norvald Frafjordsgata. jernalderveien

Hva: Bygge om dagens bussholdeplasser til universell utforming

Prosjekt: Rogalandsgata

Beskrivelse:

Formål: Oppgradere fem holdeplasser_

Hvor: Rogalandsgata

Hva: Bygge om dagens bussholdeplasser til universell utforming

Prosjekt: Holdeplasser Madlasandnes

Beskrivelse:

Formål: Oppgradere seks holdeplasser

Hvor: Madlasandnes

Hva: Bygge om dagens bussholdeplasser til universell utforming

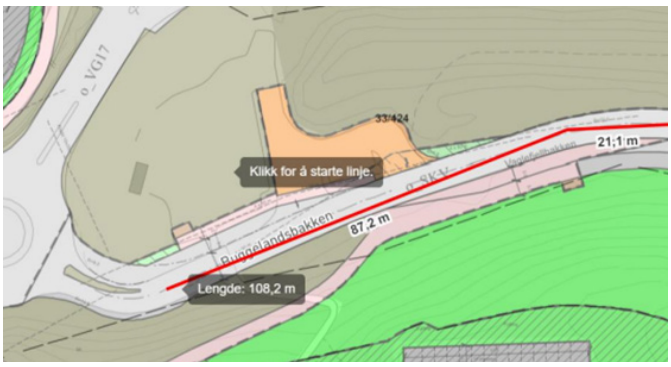
Prosjekt: Buggelandsbakken

Beskrivelse:

Formål: Etablere bussholdeplasser i tilknytning til bydelssenteret

Hvor: Buggelandsbakken ved Bogafjell senter.

Hva: Prosjektere og etablere innregulerte bussholdeplasser



Prosjekt: Del 1 Fv.4548 Schancheholen-Ullandhaug

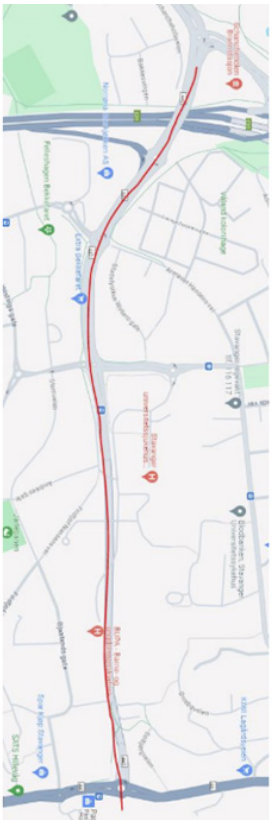
Beskrivelse:

Formål: Å forbedre bussenes fremkommelighet.

Hvor: Fra rundkjøring Schancheholen til Kjell Arholms gate på Ullandhaug. Det er viktig at enden møter prosjektet fra Jåttå

Hva: Etablere kollektivløsning på del en av strekningen Hillevåg- Ullandhaug, som er forlengelse av prosjektet Jåttåvågen-Ullandhaug





Prosjekt: Fv. 440 Hillevåg -Schancheholen

Beskrivelse:

Formål: Å forbedre bussenes fremkommelighet.

Hvor: Fra rundkjøring Schancheholen til rundkjøring Lagårdsveien. Prosjektet kobler seg på Bussveien etter Hillevågstunnelen.

Hva: Regulere tiltak for å sikre fremkommelighet for kollektiv på del to av strekningen Hillevåg-Ullandhaug.

Prosjekt: Verksalmenningen-Kjelvene

Beskrivelse:



Formål: Sikre fremkommelighet og prioritering av kollektiv mot Hundvåg og Stavanger øst, og tre av de høyest prioriterte bussrutene. Prosjektet skal sikre en god kobling til prosjektet i Verksgata.

Hvor: Parsellen går fra Fiskepiren i vest til kryss Haugesundsgata v/Hermetikkgata i øst.

Hva: Se på kollektivløsninger for strekningen. Løsninger kan inkludere prioritering av buss i

kryss, kollektivfelt, utvidelse av kulvert, filterfelt, holdeplassutforming (kantstopp, plassering),

tilfartskontroll.

Prosjekt: Gjennomgang av holdeplasser UU

Beskrivelse:

Formål: Formålet med tiltaket er å forbedre holdeplasser med universell utforming og oppgradere busskur.

Hvor: Holdeplassopprusting busslinje 1, 4, 5 7, 8, 24, 25, 26 og 27

Hva: Tiltakene kan være ulike fra holdeplass til holdeplass, avhengig av hva som trengs. Eksempler er ledelinje, oppmerksomhetsfelt, kantstein, oppgradering av busskur med belysning, tavler etc.

Prosjekt: Snarvei til holdeplasser

Beskrivelse:

Formål: Gjøre adkomsten for gående til holdeplasser bedre slik at reisetiden blir kortere og totalopplevelsen av kollektivreisen blir bedre.

Hvor: Kartlegges fortløpende i de fire kommunene

Hva: Snarveitråkkene får en bedre standard slik at fremkommeligheten og tilgjengeligheten til holdeplassen øker.